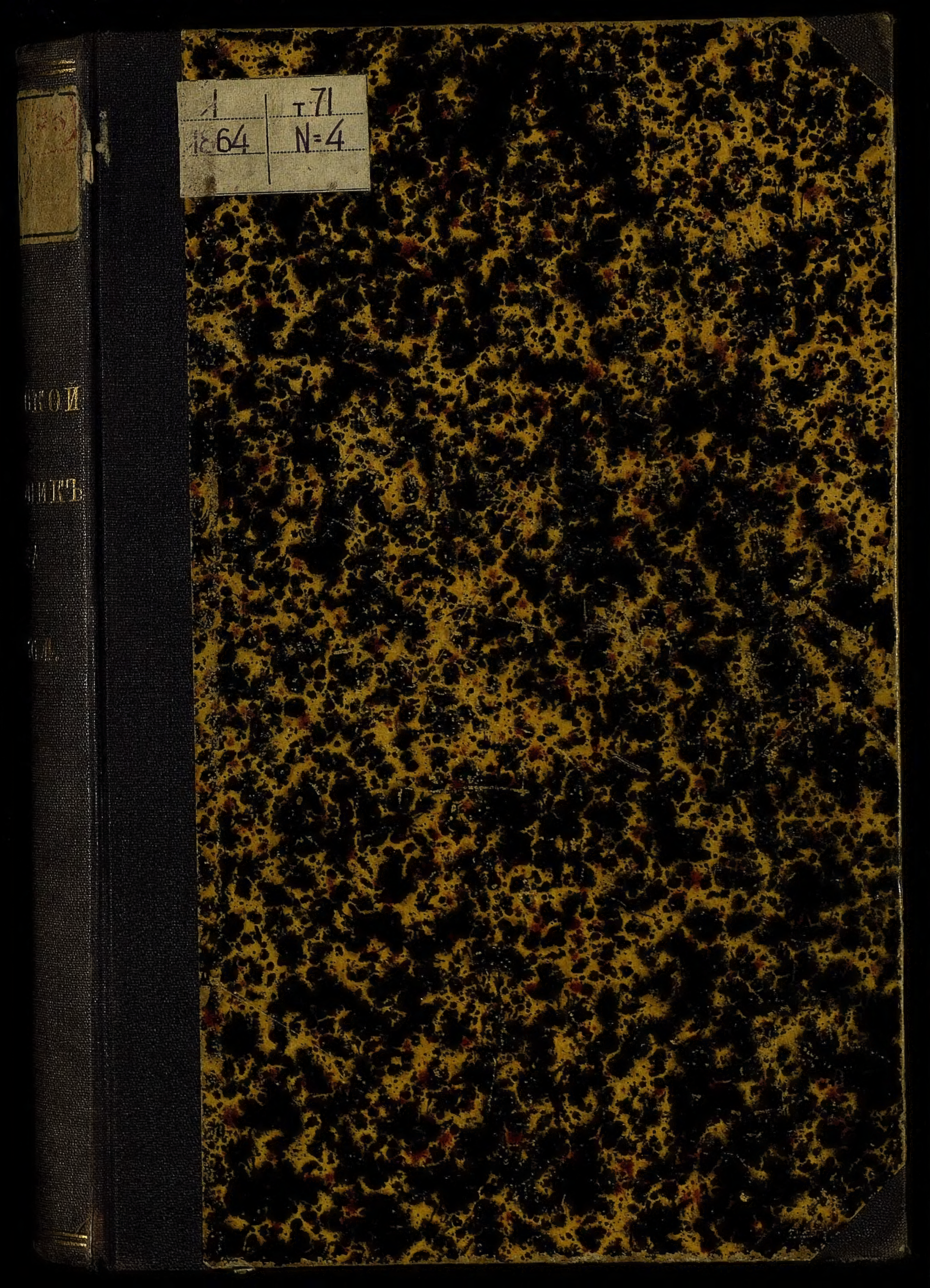
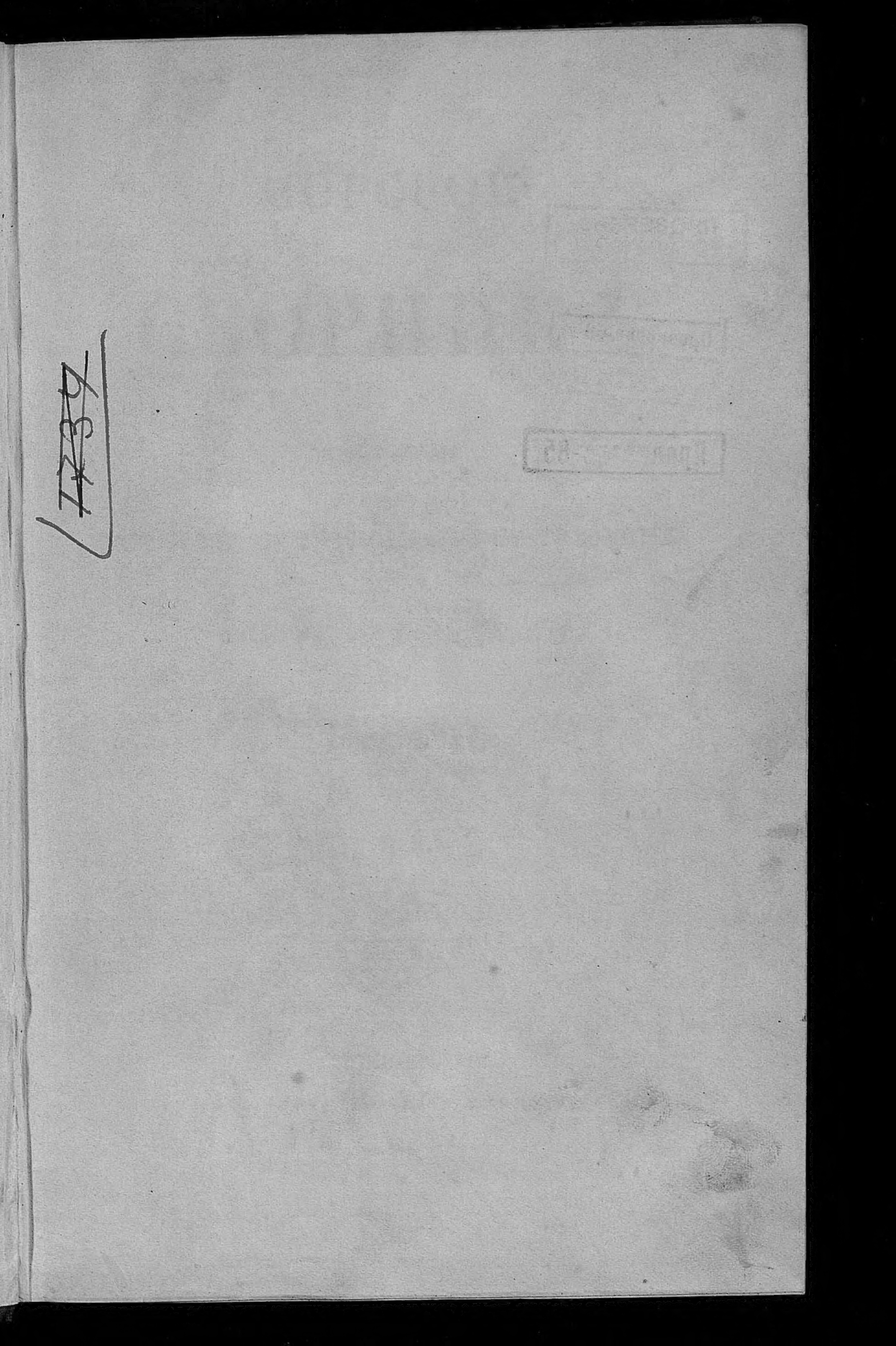
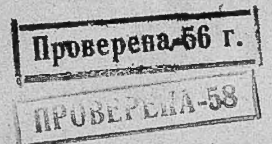

Л
1864
т 71
N=4
СКОЙ
НИКЪ




Проверена-56 г.
ПРОВЕРЕНА-58

МОРСКОЙ

СБОРНИКЪ

ИЗДАВАЕМЫЙ

ПОДЪ НАБЛЮДЕНІЕМЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА

РЕДАКТОРЪ ВСЕВОЛОДЪ МЕЛЬНИЦКІЙ

ТОМЪ LXXI

№ 4



Апрѣль

САНКТПЕТЕРБУРГЪ

ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА

1864

Печатано по распоряженію Морскаго Министерства

С.-Петербургъ, 1 Апрѣля 1864

ОГЛАВЛЕНІЕ

№ 4 Морскаго Сборника.

I. ПОСТАНОВЛЕНІЯ И РАСПОРЯЖЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА

II. ОФИЦІАЛЬНЫЯ СТАТЬИ И ИЗВѢСТІЯ

III. ЧАСТЬ НЕОФИЦІАЛЬНАЯ

СМѢСЬ.

СОВРЕМЕННОЕ ОБОЗРѢНІЕ

1. КОРРЕСПОНДЕНЦІЯ ИЗЪ ПОРТОВЪ.

2. БРОНЕНОСНОЕ СУДОСТРОЕНІЕ.

3. ЗАГРАНИЧНАЯ МОРСКАЯ ХРОНИКА.

КРИТИКА И БИБЛІОГРАФІЯ

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Одинъ литогр. рисунокъ къ статьѣ: О крушеніи корвета «Новикъ.»

Два политипажн. рисунка въ текстѣ отдѣла: Броненосное судостроеніе и два чертежа въ текстѣ статьи: Регуляторъ гг. Фарко.

Два листа литогр. чертежей къ ст.: О рѣкѣ Вислѣ.

Листъ литогр. чертежей къ ст Регуляторъ гг. Фарко.

ОТВѢТЫ РЕДАКЦІИ

Нашему феодосійскому корреспонденту: Желаніе ваше, выраженное въ письмѣ отъ 16 марта, будетъ исполнено, если окажется къ тому возможность.

Г-ну Л. М., автору статьи: «Историческій очеркъ киргизовъ Зауральской орды». Статья ваша, за обиліемъ матеріаловъ, болѣе подходящихъ подъ программу Морскаго Сборника, не можетъ быть помѣщена въ немъ и сдана въ контору редакціи, при кн. маг. Базунова, для выдачи, по востребованію, вамъ лично или довѣренному отъ васъ лицу.

Г-ну К. Т., автору статьи: «Воспоминанія о Греціи, Сиріи и Палестинѣ»,

Г-ну А. Л., автору статьи: «Плаваніе по портамъ и маякамъ Каспійскаго моря», и

Г-ну А. К., автору статьи: «Поѣздка въ Цебельду»,

Статьи ваши неудобны для напечатанія въ Морскомъ Сборникѣ и потому сданы въ контору журнала.

—Отъ 19 февраля сего года, Н. М. Соковнинъ, изъ Феодосіи писалъ въ редакцію Морск. Сборн. о томъ, что онъ еще не получилъ въ настоящемъ году ни одной книжки нашего журнала, несмотря на то, что подписныя деньги были посланы имъ въ контору А. Ф. Базунова 20 ноября 1863 года.

2 марта, немедленно по полученіи письма, редакція навела по этой жалобѣ, слѣдующія справки: 1) значится ли имя г. Соковнина въ книгѣ подписчиковъ у коммисіонера журнала, А. Ф. Базунова;

2) когда сданы имъ книжки въ газетную экспедицію с.-петербургскаго почтамта, и 3) когда газетная экспедиція отправила книжки?

По симъ справкамъ оказалось: 1) Н. М. Соковнинъ занесенъ былъ въ книгу подписчиковъ, за № 96,—слѣдовательно, еще въ декабрѣ 1863 г.; 2) книжка № 1 Морск. Сборника сдана изъ магазина Базунова для отправки по адресу, 13 января, а книжка № 2—10 февраля; 3) изъ газетной экспедиціи № 1 отправленъ 4 февраля, а № 2—14 февраля.

Итакъ, медленное отправленіе 1-й книжки произошло единственно отъ газетной экспедиціи с.-петербургскаго почтамта.



Лит. Р. Гундризеръ.

КОРВЕТЪ „НОВИКЪ" ПОСЛѢ КРУШЕНІЯ.

I.

РАСПОРЯЖЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА

ВЫСОЧАЙШІЕ ПРИКАЗЫ

О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

№ 507. С.-Петербургъ, 24 февраля 1864.

Членъ государственнаго совѣта, генералъ-адъютантъ адмиралъ **Литке** назначается президентомъ Императорской академіи наукъ, съ оставленіемъ при всѣхъ занимаемыхъ имъ должностяхъ и въ званіи генералъ-адъютанта.

переводится, состоящій по портовымъ экипажамъ прапорщикъ Иванъ **Дементьевъ**, въ артиллерійскія роты.

продолжается срокъ отпуска: эскадръ-маіору, Свиты Его Величества генералъ-маіору **Сколкову**, заграницею, на двадцать восемь дней; мичману Александру **Корнилову**, для излеченія болѣзни за границею—по 1-е апрѣля сего года.

увольняются отъ службы: *для опредѣленія къ статскимъ дѣламъ*: капитанъ-лейтенантъ Федоръ **Верманъ**, съ переименованіемъ въ коллежскіе ассесоры; *за болѣзнію*, лейтенантъ Василій **Брюховъ**; *для поступленія въ телеграфный корпусъ*, корпуса флотскихъ штурмановъ кондукторъ Николай **Огородниковъ** — съ производствомъ въ прапорщики портовыхъ экипажей.

исключаются изъ списковъ: *умершіе*: экипажмейстеръ при астраханскомъ портѣ капитанъ 1-го ранга Александръ **Софіано** и со-

стоявшій по резервному флоту, числившійся по портовымъ экипажамъ, капитанъ Василій **Кастальскій.**

№ 508. С.-Петербургъ, 2 марта 1864.

назначается, капитанъ 1-го ранга Сергѣй **Загорянскій-Кисель** командиромъ николаевскаго портоваго экипажа.

отчисляется, командиръ фрегата «Дмитрій Донской», капитанъ 2-го ранга Николай **Беклешевъ 1-й**, отъ настоящей должности.

увольняется въ отпускъ, лейтенантъ Александръ **де-Ливронъ 4-й**, для излеченія болѣзни, за границу, на шесть мѣсяцевъ.

увольняется отъ службы, для опредѣленія къ статскимъ дѣламъ, корпуса флотскихъ штурмановъ подпоручикъ Викторъ **Семеновъ 9-й**, съ переименованіемъ въ губернскіе секретари.

исключаются изъ списковъ: *безъ вѣсти пропавшій*, корпуса инженеръ-механиковъ, прапорщикъ Иванъ **Сергѣевъ 2-й**, *умершіе*: состоявшіе по резервному флоту: вице-адмиралъ **Мессеръ 1-й**, корпуса корабельныхъ инженеровъ подпоручикъ Михаилъ **Григорьевъ 2-й** и такелажмейстеръ николаевскаго порта, состоявшій по портовымъ экипажамъ, поручикъ Семенъ **Кораблевъ.**

№ 509. С.-Петербургъ, 9 марта 1864.

продолжается срокъ отпуска, лейтенанту Владиміру **Тудареву**, для излеченія болѣзни, за границею, на три мѣсяца.

увольняется въ отпускъ, гардемаринъ баронъ Карлъ **Искуль**, для излеченія болѣзни, за границу, на шесть мѣсяцевъ.

исключаются изъ списковъ: *умершіе*: лейтенантъ Николай **Ниловъ**, поручики: корпуса корабельныхъ инженеровъ Захарій **Титовъ** и с.-петербургскаго портоваго экипажа Лука **Залевскій.**

№ 510. С.-Петербургъ, 16 марта 1864.

производится, изъ капитановъ въ подполковники: состоящій по резервному флоту, корпуса морской артиллеріи Василій **Шебедевъ**, съ увольненіемъ отъ службы, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію.

назначается, капитанъ-лейтенантъ Григорій **Забудскій 1-й**, командиромъ корвета «Баянъ».

увольняются въ отпускъ: инспекторъ кораблестроительныхъ работъ въ астраханскомъ портѣ, корпуса корабельныхъ инженеровъ подполковникъ Октавій **Пельцигъ**, на двадцать дней; командиръ корвета «Баянъ», капитанъ-лейтенантъ Людвигъ **Гаддъ 1-й**, для излеченія болѣзни, на восемь мѣсяцевъ, съ отчисленіемъ отъ должности,—оба за границу.

исключается изъ списковъ, *умершій*, лейтенантъ Густавъ **Фробенъ.**

О ЧИНАХЪ ГРАЖДАНСКИХЪ.

№ 423. С.-Петербургъ, 24 февраля 1864.

производятся за выслугу лѣтъ, *со старшинствомъ*: изъ губернскихъ, въ коллежскіе секретари, чиновникъ особыхъ порученій морскаго отдѣленія при иркутской полевой провіантской коммисіи **Головковъ**—съ 5-го февраля 1860 года. Изъ коллежскихъ регистраторовъ, въ провинціальные секретари: коммисаръ 7-го флотскаго экипажа **Макаровъ**—съ 1-го ноября 1863 года. *За выслугу лѣтъ и по экзамену*, въ коллежскіе регистраторы, писарь 10-го флотскаго экипажа **Ладыгинъ**, съ назначеніемъ коммисаромъ въ томъ же экипажѣ.

опредѣляются въ службу: отставной коллежскій ассесоръ **Сидоровъ**, содержателемъ канатнаго завода въ кронштадтскомъ портѣ. Окончившій курсъ наукъ въ Императорскомъ с.-петербургскомъ университетѣ съ ученою степенью дѣйствительнаго студента **Богородскій**—въ число чиновниковъ, положенныхъ на усиленіе средствъ канцеляріи начальника коммисаріатской части въ Кронштадтѣ,—съ утвержденіемъ въ чинѣ губернскаго секретаря.

увольняется отъ службы, *по домашнимъ обстоятельствамъ*, содержатель канатнаго завода въ кронштадтскомъ портѣ, коллежскій секретарь **Филимоновъ**.

исключается изъ списковъ, *умершій*, переводчикъ штаба командира сибирской флотиліи и портовъ Восточнаго океана, коллежскій секретарь **Кухъ**.

№ 424. С.-Петербургъ, 2 марта 1864.

производится, *за выслугу лѣтъ со старшинствомъ*, изъ губернскихъ, въ коллежскіе секретари, содержатель по артиллерійской части въ 5 флотскомъ экипажѣ **Петровъ**, съ 24 февраля сего года.

опредѣляются въ службу: отставные: губернскій секретарь **Куроѣдовъ** и коллежскій регистраторъ **Струнинъ**—оба въ контору надъ николаевскимъ портомъ въ число чиновниковъ, положенныхъ на усиленіе средствъ этой конторы. Отставной чиновникъ 13-го класса **Ильичевъ**—бухгалтеромъ конторы николаевскаго морскаго госпиталя, съ переименованіемъ въ провинціальные секретари.

переводится, канцелярскій чиновникъ тверской удѣльной конторы, коллежскій регистраторъ **Галаховъ**—въ число чиновниковъ, положенныхъ на усиленіе средствъ канцеляріи начальника коммисаріатской части въ Кронштадтѣ.

исключается изъ списковъ, *умершій*, младшій ординаторъ кронштадтскаго морскаго госпиталя, лекарь князь **Кугушевъ**.

№ 425. С.-Петербургъ, 9 марта 1864.

производятся, *за выслугу лѣтъ со старшинствомъ*: изъ надворныхъ, въ коллежскіе совѣтники: медицинскій инспекторъ сибирской флотиліи и портовъ Восточнаго океана **Пфейферъ**, съ 2-го ноября 1863 года. Изъ коллежскихъ ассесоровъ, въ надворные совѣтники: старшій врачъ гвардейскаго экипажа **Смольскій**, съ 18-го февраля сего года. Изъ титулярныхъ совѣтниковъ, въ коллежскіе ассесоры: старшій сортовый содержатель при экипажескихъ магазинахъ въ астраханскомъ портѣ **Вигантъ**, съ 9-го декабря 1862 года. Изъ коллежскихъ секретарей, въ титулярные совѣтники: бухгалтеръ адмиралтейскихъ ижорскихъ заводовъ **Максимовъ**, съ 1-го января сего года. Изъ провинціальныхъ, въ губернскіе секретари: помощникъ содержателя лѣсовъ при с.-петербургскомъ портѣ **Ивановъ**, съ 25-го февраля 1863 года. Изъ коллежскихъ регистраторовъ, въ провинціальные секретари: шкиперъ 1-го своднаго черноморскаго флотскаго экипажа **Васильевъ**, съ 6-го февраля сего года. Коммисаръ 9-го флотскаго экипажа **Верещагинъ**, съ 16-го апрѣля 1863 года. *За выслугу лѣтъ и по экзамену*, въ коллежскіе регистраторы, писаря: штаба главнаго командира кронштадтскаго порта **Хмѣльниковъ**, съ назначеніемъ въ число чиновниковъ, положенныхъ на усиленіе средствъ онаго штаба; канцеляріи морскаго министерства **Терентьевъ**, съ увольненіемъ отъ службы.

опредѣляется въ службу, отставной коллежскій регистраторъ **Александровъ**, мастеромъ третьяго разряда при астраханскомъ портѣ.

увольняется отъ службы, преподаватель третьяго рода штурманскаго училища, коллежскій ассесоръ **Биберъ**, по домашнимъ обстоятельствамъ.

№ 426. С.-Петербургъ, 16 марта 1864.

производятся: *за выслугу лѣтъ со старшинствомъ*: изъ коллежскихъ ассесоровъ, въ надворные совѣтники: старшій помощникъ дѣлопроизводителя канцеляріи начальника коммисаріатской части астраханскаго порта **Леоновичъ**, съ 21-го января сего года, и управляющій аптекою морскаго госпиталя въ Николаевѣ **Мазингъ**, съ 14 февраля сего года. Изъ губернскихъ, въ коллежскіе секретари: содержатель всего казеннаго имущества въ свеаборгскомъ портѣ **Ладыгинъ**, съ 21 октября 1863 года; коммисаръ 6-го флотскаго экипажа **Лукьяновъ**; содержатель по артиллерійской части въ 7 флотскомъ экипажѣ **Ивановъ**; коммисаръ кронштадтскаго портоваго экипажа **Соколовъ**; коммисаръ морскаго госпиталя въ Николаевѣ **Федоровъ**,—всѣ четыре съ 24 февраля сего года.

ВЫСОЧАЙШІЯ НАГРАДЫ.

ВСЕМИЛОСТИВѢЙШЕ ПОЖАЛОВАНЫ,

въ 17-й день февраля 1864 года,

ОРДЕНА:

Состоящему по флоту капитанъ-лейтенанту (нынѣ уволенному отъ службы для опредѣленія къ статскимъ дѣламъ съ переименованіемъ въ коллежскіе ассесоры) Федору **Верману**. . . . . — Орд. Св. Анны 3-й степ.

Старшему судовому врачу 8-го флотскаго экипажа, надворному совѣтнику Михаилу **Альбрехту**. — Орд. Св. Станислава 2-й степ. съ Императорскою короною.

По случаю совершившагося въ 19-й день февраля 1864 года пятидесятилѣтія въ офицерскихъ чинахъ.

Состоящему по резервному флоту, вице-адмиралу Якову **Шихманову**. . . . . — Золотая табакерка, украшенная брилліантами, съ вензелевымъ Его Величества Именемъ.

въ 2-й день марта.

1-го своднаго черноморскаго флотскаго экипажа лейтенанту Александру **Каваленскому 2-му**. . . — Орд. Св. Станислава 3-й степ.

МЕДАЛИ:

— Государь Императоръ, въ 17 день февраля сего 1864 года, Высочайше повелѣть соизволилъ наградить серебряными медалями съ надписью «за спасеніе погибавшихъ», для ношенія въ петлицѣ на владимірской лентѣ, нижнихъ чиновъ гвардейскаго экипажа: квартирмейстера Павла **Ушакова**, матроса Игнатія **Чердцова** и барабанщика Николая **Алексѣева**, за спасеніе въ августѣ 1863 года утопавшихъ на рѣкѣ Вислѣ: первыми двумя жены чиновника сената Михалины Юзефовичъ, а послѣднимъ 16 лѣтняго мальчика Ивана Рихтера.

— Государь Императоръ, въ 24-й день февраля сего 1864 года, Высочайше соизволилъ: пожаловать 1 своднаго черноморскаго флотскаго экипажа лейтенанта Александра **Ковалевскаго** и матроса Ивана **Семенова**, за человѣколюбивый поступокъ, серебряными медалями съ надписью «за спасеніе погибавшихъ», для ношенія въ петлицѣ

на владимірской лентѣ и, кромѣ того, Всемилостивѣйше повелѣно наградить: перваго орденомъ Св. Станислава 3 степени, а послѣдняго десятью рублями серебромъ.

ПРИСУЖДЕНІЕ НАГРАДЪ НА ВСЕМІРНОЙ ВЫСТАВКѢ ВЪ ЛОНДОНѢ 1862 Г.

Въ 24-й день февраля сего года г. управляющимъ морскимъ министерствомъ доведено до свѣдѣнія Государя Императора, что коммисіею международныхъ присяжныхъ на всемірной выставкѣ въ Лондонѣ, бывшей въ 1862 году, (*) присуждены:

а) бронзовыя медали, съ надлежащими свидѣтельствами:

1) Вице-адмиралу **фонъ-Шанцу**, за изобрѣтеніе чугунныхъ юферсовъ.

2) Корпуса морской артиллеріи полковнику **Пестичу**, за изобрѣтеніе новой системы лафета.

3) **Модельной мастерской** при с.-петербургскомъ портѣ, за модель военныхъ судовъ.

4) **Мастерской мореходныхъ инструментовъ**, за приспособленіе для ночныхъ наблюденій и новый способъ подвижнаго укрѣпленія пель-компаса.

5) Контръ-адмиралу **Лисянскому** и капитанъ-лейтенанту **Бѣлавенцу**, за участіе въ занятіяхъ по устройству всемірной выставки.

и б) Почетные отзывы:

1) **Кронштадтскому пароходному заводу**, за хорошую выдѣлку и пользу водоопрѣснительнаго снаряда.

2) С.-петербургскаго портоваго экипажа поручику **Егорову**, за модель корабля «Императоръ Николай I».

(*) Отчетъ о лондонской всемірной выставкѣ 1862 года, по предметамъ кораблестроенія, мореплаванія и артиллеріи, былъ приложенъ къ № 1 М. Сб. 1863 г. *Ред.*

ДЕНЕЖНЫЯ ПОСОБІЯ ИЗЪ КАПИТАЛА 67 Т.

Списокъ лицамъ, коимъ, по постановленію Адмиралтействъ-совѣта 12 февраля 1864 года, определены единовременныя денежныя выдачи.

1) 9-го флотскаго экипажа лейтенанту Владиміру **Измайлову** . . . . 120 руб.

2) Отставному маіору 10 рабочаго экипажа Якову **Ященеву** . . . . 50 —

3) Отставному коллежскому ассесору, бухгалтеру штаба начальника морской части въ Финляндіи, Мелентію **Яковлеву** . . . . 50 —

4) Отставному капитану 17 рабочаго экипажа Николаю **Шевченкѣ** . . . . 50 —

5) Вдовѣ коллежскаго ассесора, помощника кригсъ-коммисара свеаборгскаго порта, Раисѣ **Тренгейзеръ** . . . 60 —

6) Вдовѣ капитана морской артиллеріи Маріи **Спицкой**. 100 —

7) Уволенному отъ службы, бывшему помощнику офицера надъ свеаборгскими экипажескими магазинами, чиновнику 13 класса Самуилу **Сѣдельникову** . . . . . 60 —

8) Вдовѣ поручика корпуса флотскихъ штурмановъ Аннѣ **Спеньковой** . . . . 30 —

9) Сестрѣ умершаго отъ ранъ капитана корпуса морской артиллеріи дѣвицѣ Александрѣ **Станиславской** . . 70 —

10) Капитану 4 ластоваго экипажа, Василію **Рамкину**. . 50 —

11) Дочери умершаго поручика с.-петербургскихъ морскихъ арестантскихъ ротъ, дѣвицѣ Елизаветѣ **Петровой**. 30 —

12) Дочерямъ умершаго коммисара 9-го класса 43 флотскаго экипажа, дѣвицамъ: Ольгѣ Олимпіадѣ и Меланьи **Павловымъ** . . . . 30 —

13) Дочери умершаго подпоручика корпуса штурмановъ, дѣвицѣ Клавдіи **Пахтусовой**. . . . . 30 —

14) Вдовѣ чиновника 9 класса, служившаго членомъ при с-петербургскихъ экипажескихъ магазинахъ, Александрѣ **Петровой**. 30 —

15) Вдовѣ штабъ-лекаря 17 флотскаго экипажа, коллежскаго ассесора, Маріи **Остроумовой** . . . . 30 —

16) Уволенному отъ службы журналисту штаба главнаго командира ревельскаго порта, титулярному совѣтнику Николаю **Мартину**. 30 —

17) Дочери умершаго чиновника 12 класса, состоявшаго въ причисленіи къ командѣ николаевскихъ провіантскихъ магазиновъ, дѣвицѣ Еленѣ **Макаровой** . . . . . . 30 —

18) Вдовѣ коммисара 24 флотскаго экипажа, губернскаго секретаря, Иринѣ **Мячиной** . . . . 30 —

19) Вдовѣ капитана морской артил. Аннѣ **Лукьяновой**. 30 —

20) Вдовѣ капитана корабельныхъ инженеровъ, Анастасіи **Кириловой** . . . . 40 —

21) Дочерямъ умершаго коммисара севастопольскаго морскаго госпиталя, 8 класса, дѣвицамъ: Аннѣ и Евдокіи **Измайловымъ**. . . . . 30 —

22) Вдовѣ штабсъ-капитана морской артиллеріи, Елизаветѣ **Евдокимовой**. . . . . 30 —

23) Поручику нестроевой полуроты гвардейскаго экипажа, Ларсу **Гренбергу** . . . . 60 —

24) Дочери умершаго подполковника, служившаго по арсенальнымъ ротамъ морской артиллеріи, дѣвицѣ Елизаветѣ **Гавришевой** . . . . 50 —

25) Поручику корпуса флотскихъ штурмановъ Александру **Бевадъ**. . . . . 100 —

26) Вдовѣ смотрителя и мастера канатнаго завода архангельскаго порта, провинціальнаго секретаря, Елизаветѣ **Бусыгиной** . . . . 30 —

27) Дочери умершаго штабъ-лекаря 6 ластоваго экипажа, коллежскаго совѣтника, дѣвицѣ Екатеринѣ **Башиловой** . 30 —

28) Отставному контръ-адмиралу Павлу **Спицыну 2-му**. 300 —

29) Начальнику военно-морскаго гимнастическаго заведенія, капитану 2 ранга Александру **Хоменко**. . . . . 300 —

30) Вдовѣ отставнаго подполковника корпуса флотскихъ штурмановъ, Пелагеи **Долматовой**. . . . . 30 —

31) Вдовѣ капитана корпуса инженеровъ морской строительной части, Ольгѣ **Шаховой** . . . . 30 —

32) Отставному капитану 2 ранга Дмитрію **Фомину**. . 100 —

33) Отставному коллежскому ассесору, служившему въ конторѣ севастопольскаго порта бухгалтеромъ Михаилу **Степанову** . . . . 30 —

34) Дочери умершаго капитана морской артиллеріи, Авдотьи **Савельевой** . . . . 30 —

35) Вдовѣ капитана 3 ластоваго экипажа, Настасьѣ **Скрыпиной** . . . . 30 —

36) Вдовѣ прапорщика корпуса морской артиллеріи, Александрѣ **Сарышевой** . . . . 30 —

37) Вдовѣ капитана 2 ранга, Елизаветѣ **Стройниковой** . 200 —

38) Вдовѣ штабсъ-капитана 9 рабочаго экипажа, Аннѣ **Степановой** . . . . 30 —

39) Вдовѣ цейхвахтера 10 класса корпуса морской артиллеріи, Юліи **Степановой**. . . . . 30 —

40) Вдовѣ чиновника 13 класса, служившаго письмоводителемъ въ николаевской госпитали на Амурѣ, Пелагеи **Рудневой**. . . . . 40 —

41) Состоящему по резерву, капитану 2 ранга Ефиму **Рыдалеву**. . . . . 100 —

42) Зачисленному по резервному флоту, состоящему по адмиралтейству, прапорщику Даніилу **Пайвину**. . . . 30 —

43) Дочери умершаго въ отставкѣ маіора 6 ластоваго экипажа, дѣвицѣ Еленѣ **Могучевой** . . . . 30 —

44) Женѣ коммисара 2 флотскаго экипажа губернскаго секретаря, Евдокіи **Мурашевой**. . . . . 60 —

45) Отставному цейхвахтеру морской артиллеріи, провинціальному секретарю Феодосію **Лущенкѣ**. . . . . . 30 —

46) Вдовѣ штабъ-лекаря, коллежскаго совѣтника, служившаго въ 11 ластовомъ экипажѣ, Агафьи **Корольковой** . 50 —

47) Дочери умершаго подполковника морской артиллеріи, дѣвицѣ Александрѣ **Ирдебеневой** . . . . 60 —

48) Отставному коллежскому секретарю, бывшему чиновнику для обученія музыкантовъ гвардейскаго экипажа, Якову **Иванову** . . . . 30 —

49) Дочерямъ умершаго прапорщика 19 рабочаго экипажа, дѣвицамъ: Маріи и Аннѣ **Ивановымъ**. . . . . . . 45 —

50) Вдовѣ капитана морскихъ арестантскихъ ротъ, Александрѣ **Золоторжевской**. . . . . 50 —

51) Вдовѣ служившаго помощникомъ столоначальника въ кронштадтской конторѣ надъ портомъ, губернскаго секретаря Иринѣ **Захаровой** . . . . 30 —

52) Отставному губернскому секретарю, служившему канцелярскимъ чиновникомъ при управленіи черноморскими адмиралтейскими селеніями, Устину **Желтову** . . . . 30 —

53) Отставному подполковнику корпуса морской артиллеріи Петру **Есаулову** . . . . 100 —

54) Вдовѣ чиновника 8 класса, бухгалтера канцеляріи командира ревельскаго порта, Прасковьи **Григорьевой**. . 30 —

55) Коллежскому регистратору, лекарскому помощнику ревельскаго флотскаго полуэкипажа, Алексѣю **Гаврилову** . 60 —

56) Дочери умершаго чиновника 6 класса, служившаго со-

вѣтникомъ въ черноморской исполнительной экспедиціи, дѣвицѣ Евдокіи **Вектонъ** . . . . 50 —

57) Вдовѣ подполковника корпуса инженеровъ морской строительной части, Маріи **Варавва** . . . . 100 —

58) Дочери умершаго подполковника штурмановъ, дѣвицѣ Надеждѣ **Бережныхъ** . . . . 70 —

59) Вдовѣ титулярнаго совѣтника, аудитора коммисіи военнаго суда архангельскаго порта, Пелагеѣ **Бѣлоусовой** . 60 —

60) Вдовѣ капитана 2 ранга, Елизаветѣ **Абрютиной** . . 60 —

61) Вдовѣ капитана 1 ранга, Марьѣ **Арищенко** . . . 75 —

62) Вдовѣ коллежскаго секретаря, коммисара 8 рабочаго экипажа, Иринѣ **Амосовой** . . . . 60 —

63) Вдовѣ коллежскаго ассесора, старшаго помощника дѣлопроизводителя штаба главнаго командира кронштадтскаго порта, Татьянѣ **Власовой**. . . . . 60 —

64) Вдовѣ подполковника корабельныхъ инженеровъ, Матренѣ **Тимофѣевой**. . . . . 120 —

65) Вдовѣ губернскаго секретаря, коммисара севастопольскаго морскаго госпиталя, Акулинѣ **Кажуриной**. . . . 30 —

66) Дочери умершаго капитана 15 рабочаго экипажа, дѣвицѣ Елизаветѣ **Гусевой**. . . . . 30 —

67) Вдовѣ генералъ-маіора, инспектора кронштадтскаго морскаго госпиталя, Прасковьѣ **Ратчъ** . . . . 400 —

68) Прикомандированному къ морскому кадетскому корпусу, лейтенанту Твердиславу **Кузьмину-Короваеву**. . . 300 —

69) Состоящему по резерву прапорщику морскихъ арсенальныхъ ротъ, Сергѣю **Леонтьеву 3-му**. . . . . . 50 —

70) Поручику с.-петербургскаго портоваго экипажа Ивану **Егорову** . . . . 100 —

71) Подпоручику штурмановъ Льву **Пѣтухову**. . . . 113 —

72) Дочери умершаго чиновника 6 класса, служившаго въ строительномъ департаментѣ морскаго министерства, дѣвицѣ Елизаветѣ **Григорьевой**. . . . . 30 —

73) На погребеніе умершаго переводчика штаба сибирской флотиліи, коллежскаго секретаря Эмилія **фонъ-Куха** . . 450 р.

Всего опредѣлено въ выдачу *пять тысячъ шестьсотъ восемнадцать руб.* (5618 р.).

ПРИКАЗЫ

УПРАВЛЯЮЩАГО МОРСКИМЪ МИНИСТЕРСТВОМЪ.

№ 28. С.-Петербургъ, 15 февраля 1864.

Высочайшимъ приказомъ по военно-сухопутному вѣдомству въ 21-й день ноября 1863 года, корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ Петръ **Наумовъ** зачисленъ по сапернымъ баталіонамъ.

назначается, бухгалтеръ конторы николаевскаго морскаго госпиталя, коллежскій регистраторъ **Евстафьевъ,** коммисаромъ въ томъ же госпиталѣ.

увольняется: для службы на коммерческихъ судахъ, лейтенантъ Андрей **Сухомлинъ 2-й,** съ зачисленіемъ по флоту.

увольняется въ отпускъ, корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ Константинъ **Прозоровъ,** для излеченія болѣзни, внутри имперіи, на четыре мѣсяца.

№ 30. С.-Петербургъ, 18 февраля 1864.

назначаются: по с.-петербургскому порту, корпуса корабельныхъ инженеровъ: младшій судостроитель штабсъ-капитанъ Федоръ **Александровъ 1-й**—старшимъ судостроителемъ; помощникъ судостроителя поручикъ Александръ **Соболевъ**—младшимъ судостроителемъ; состоящій для надобностей флота и судостроительныхъ работъ подпоручикъ Платонъ **Алексѣевъ**—помощникомъ судостроителя. Младшіе врачи: морскаго кадетскаго корпуса, надворный совѣтникъ **Бенезе**—исправляющимъ должность старшаго врача въ томъ же корпусѣ; Гвардейскаго экипажа, коллежскій ассесоръ **Смольскій**—старшимъ врачемъ въ томъ же экипажѣ; 8-го флотскаго экипажа, надворный совѣтникъ **Капелло**—младшимъ врачемъ въ морскомъ кадет. корпусѣ.

№ 31. С.-Петербургъ, 22 февраля 1864.

назначаются: чиновникъ для усиленія средствъ коммисаріатскаго департамента коллежскій ассесоръ **Кочетовъ**—младшимъ помощникомъ дѣлопроизводителя въ томъ же департаментѣ; младшій помощникъ дѣлопроизводителя канцеляріи начальника коммисаріатской части въ Кронштадтѣ коллежскій секретарь **Ларіоновъ**—чиновникомъ для усиленія средствъ коммисаріатскаго департамента.

переводится, капитанъ-лейтенантъ Аркадій **Сатинъ**—изъ балтійскаго флота въ черноморскую флотилію.

— Младшій помощникъ дѣлопроизводителя коммисаріатскаго департамента коллежскій ассесоръ **Велиховъ** переведенъ въ департаментъ военныхъ отчетовъ государственнаго контроля—младшимъ ревизоромъ.

№ 32. С.-Петербургъ, 25 февраля 1864.

назначается, лейтенантъ Степанъ **Акимовъ,** старшимъ офицеромъ блиндированной батареи «Первенецъ».

№ 33. С.-Петербургъ, 29 февраля 1864.

назначается, лейтенантъ Платонъ **Киселевъ 2-й**—командиромъ винтовой лодки «Гоголь».

переводится, капитанъ-лейтенантъ Григорій **Гедеоновъ**—изъ каспійской флотиліи въ балтійскій флотъ.

зачисляется на дѣйствительную службу, уволенный для службы на коммерческихъ судахъ, капитанъ 2-го ранга Петръ **Ренненкампфъ 2-й,** съ назначеніемъ въ балтійскій флотъ.

увольняется въ отпускъ, лейтенантъ Константинъ **Рогуля 2-й,** для излеченія болѣзни, внутри имперіи, на четыре мѣсяца.

— Опредѣленіемъ правительствующаго сената, въ 30-й день января сего года, младшій помощникъ дѣлопроизводителя гидрографическаго департамента, коллежскій ассесоръ **Никитинъ,** произведенъ за выслугу лѣтъ въ надворные совѣтники, со старшинствомъ съ 10-го августа 1863 года.

№ 34. С.-Петербургъ, 2 марта 1864.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу моему, въ 17 день минувшаго февраля, Высочайше разрѣшить изволилъ: ввести на флотѣ вытяжныя скорострѣльныя трубки для воспламененія зарядовъ въ орудіяхъ, взамѣнъ ударныхъ трубокъ, требовавшихъ употребленія ударныхъ молотковъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Его Величеству благоугодно было утвердить, прилагаемыя при семъ положенія: 1) о количествѣ матеріаловъ, вещей и рабочихъ часовъ, потребныхъ на отработку 1100 вытяжныхъ трубокъ, 2) о количествѣ матеріаловъ и рабочихъ часовъ, потребныхъ на отработку деревянныхъ ящиковъ, для храненія этихъ трубокъ, помѣщенныхъ въ картонныхъ коробкахъ, и 3) о количествѣ матеріаловъ и рабочихъ часовъ, потребныхъ на отработку сихъ послѣднихъ коробокъ.

О таковой Высочайшей волѣ объявляя по морскому вѣдомству къ надлежащему исполненію, предлагаю, относительно порядка введенія вытяжныхъ трубокъ на флотѣ и требующихся для сего приспособленій, руководствоваться циркуляромъ артиллерійскаго управленія морскаго министерства, отъ 20 апрѣля 1863 года за № 3.

Положеніе о количествѣ матеріаловъ, вещей и рабочихъ часовъ, потребныхъ на отработку 1100 вытяжныхъ трубокъ по способу, усовершенствованному полковникомъ Лосевымъ.

На отработку *1100 вытяжныхъ трубокъ* потребно показанное ниже число рабочихъ часовъ:

	Часовъ.
Для отобранія, калибровки, очистки и обрѣзки большихъ и малыхъ перьевъ и пригонки малыхъ перьевъ въ большія . .	45
Для приготовленія состава къ наплавкѣ, т. е. стереть бертолетовую соль, столочь и стереть антимонію, просѣять и отвѣсить каждый изъ этихъ матеріаловъ и потомъ смѣшать ихъ вмѣстѣ.	13
Наплавить малыя перья, наложить на нихъ пробки, продѣть сквозь эти перья и пробки проволоки съ терками и укрѣпить въ нихъ, потомъ укрѣпить эти перья съ терками въ большихъ перьяхъ, насыпать большія перья порохомъ, залѣпить составомъ оба конца трубокъ и завить ушки, на концахъ проволокъ	116
Покрыть трубки лакомъ съ киноварью	16
Итого	190
Для выточенія 1100 орѣховыхъ или другаго крѣпкаго дерева пробокъ	110
Для приготовленія проволоки съ терками на 1100 трубокъ, т. е. разрѣзать проволоку на части опредѣленной длины, отжечь ихъ и сдѣлать отъ руки (*), на одномъ концѣ каждой части проволоки, терку и крючекъ.	110
Всего рабочихъ часовъ. . . .	410

На 1100 вытяжныхъ трубокъ потребно:

	Счетъ
Перьевъ гусинныхъ (отобранныхъ по калибру) большихъ длиною 2,75 и толщиною у стебля 0,22 дюйма	1100
Перьевъ малыхъ, длиною 1,18 и толщиною у стебля 0,2 дюйм.	1100
Пробокъ орѣховыхъ или изъ другаго крѣпкаго дерева (**)	1100

(*) Ежели терки будутъ дѣлать не отъ руки, а посредствомъ штампа, тогда потребуется на сдѣланіе 1100 терокъ съ крючками менѣе времени.

(**) Дерево для пробокъ употреблять изъ обрѣзковъ и обрубковъ, ненужныхъ на другое дѣло; если же таковыхъ въ артиллерійскихъ мастерскихъ не находится, то на 1100 пробокъ полагается дерева $1/_{16}$ куб. фута.

		Вѣсъ:	
		Фун.	Зол.
Терокъ изъ проволоки красной мѣди № 17	1100	5	48
Для состава, воспламеняющагося отъ тренія, которымъ наплавляются малыя перья:			
Соли бертолетовой			$72^3/_4$
Сюрьмы сѣрнистой (антимоніи)		1	$49^1/_2$
Спирту виннаго			$17^3/_5$
Клею вишневаго			$2^1/_2$
Нитокъ швальныхъ для укрѣпленія пробки въ большихъ перьяхъ			$41^4/_5$
Пороху винтовочнаго для насыпки въ большія перья		1	$62^2/_5$
Составу изъ 20-ти частей воску, 1-й части терпентину, для залѣпленія имъ обоихъ концовъ трубокъ.			28
На окраску трубокъ:			
Лаку бумажнаго			44
Киновари въ порошкѣ			22
Кистей хорьковыхъ	1	»	»
Спирту для промыванія кистей			24

Примѣчаніе. Поименованные въ этомъ положеніи матеріалы, вещи и число рабочихъ часовъ, опредѣлены по опыту, вслѣдствіе котораго оказалось весьма достаточнымъ на каждыя 1100 готовыхъ трубокъ, записывать въ расходъ не болѣе 100 трубокъ, на слѣдующіе случаи: на неизбѣжную растрату матеріаловъ, составу и порчу вещей при отработкѣ трубокъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и на самую пробу трубокъ, какъ во время ихъ заготовки, такъ и при сдачѣ ихъ изъ лабораторіи на военныя суда, или въ какія-либо другія мѣста для употребленія ихъ.

Положеніе о количествѣ матеріаловъ и рабочихъ часовъ, потребныхъ на отработку деревянныхъ ящиковъ, проэктированныхъ полковникомъ Лосевымъ, для храненія въ нихъ вытяжныхъ трубокъ, помѣщенныхъ въ картонныхъ коробкахъ.

На отработку *одного ящика*, для помѣщенія *1000* вытяжныхъ трубокъ, потребно:

	Счетъ	Вѣсъ. Зол.
Доски сосновой, толщиною $1^1/_4$ дюйм., аршиновъ	5	»
Клею столярнаго	»	20
Петлей мѣдныхъ съ винтами	3	42

Винтовъ мѣдныхъ для прикрѣпленія дна, въ $2^1/_4$ дюйм.	10	»
Винтовъ мѣдныхъ, съ втулками въ крышку. .	2	72
Ключъ мѣдный для отвинчиванія.	1	55
Грунту шараго.	»	48
Пензы морской.	»	12
Рабочихъ часовъ	15	»

Примѣчаніе. Размѣръ ящика долженъ быть: длиною внутри: $25^1/_2$ дюйм., шириною $7^1/_4$ дюйм. и глубиною 3 дюйма.

На отработку *одного ящика* для помѣщенія *500* вытяжныхъ трубокъ потребно:

	Счетъ	Вѣсъ. въ зол.
Доски сосновой толщиною $1^1/_4$ дюйм., аршиновъ	3	»
Клею столярнаго	»	12
Петлей мѣдныхъ съ винтами	2	28
Винтовъ мѣдныхъ, для прикрѣпленія дна, въ $2^1/_4$ дюйм.	6	»
Винтовъ мѣдныхъ съ втулкою, въ крышку	1	36
Ключъ мѣдный для отвинчиванія. . . .	1	55
Грунту шараго	»	32
Пемзы морской.	»	12
Рабочихъ часовъ	12	»

Примѣчаніе. Размѣръ ящика долженъ быть: длиною внутри 18 дюйм. шириною $5^1/_2$ дюйм. и глубиною 3 дюйм.

Положеніе о количествѣ матеріаловъ и рабочихъ часовъ, потребныхъ на заготовленіе картонныхъ коробокъ съ крышками, для укладки вытяжныхъ трубокъ и храненія ихъ на судахъ въ ящикахъ проэктированныхъ полковникомъ Лосевымъ.

На отработку *пяти картонныхъ коробокъ съ крышками* потребно рабочихъ часовъ:

Склеить коробки, т. е. сварить клейстеръ, размѣрить картонъ по длинѣ и ширинѣ коробокъ, разрѣзать по частямъ, загнуть запасы, склеить, оклеить края и по угламъ писчей бумагой, полагается 10 рабочихъ часовъ.

Примѣчаніе. На просушку картонныхъ коробокъ время не полагается.

На отработку *пяти кортонныхъ коробокъ съ крышками* потребно:

	Счетъ Листовъ	Вѣсъ. Золот.
Бумаги картонной политурной, длиною 33,775 дюйм., шириною 24,425 дюйм.	1	»
Бумаги писчей для оклеиванія боковыхъ угловъ, верхнихъ и нижнихъ краевъ.	1	»
Для бандеролей къ коробкамъ	1	»
Для клейстера:		
Муки пшеничной	»	5
Клею столярнаго или мездринаго	»	1

Описаніе способа заготовленія вытяжныхъ скорострѣльныхъ трубокъ, усовершенствованнаго полковникомъ Лосевымъ.

Приготовленіе большихъ и малыхъ перьевъ.

Перья, какъ большія, такъ и малыя, должны быть гусиныя, неваренья; большія перья должны быть откалиброваны такъ, чтобы каждое перо входило въ калибръ, имѣющій діаметръ не болѣе 0,22 дюйм., дабы, будучи окрашено киноварнымъ лакомъ, могло совершенно свободно входить въ запалъ орудія, имѣющій діаметръ 0,25 дюйм. Откалиброванныя такимъ образомъ перья должно очистить и обрѣзать, согласно съ прилагаемымъ (*) рисункомъ, фиг. 1. Малыя перья должны быть очищены и обрѣзаны также по прилагаемому при семъ рисунку, фиг. 2, и притомъ пригнаны въ большія перья такъ, чтобы онѣ, имѣя опредѣленную длину, могли быть вложены въ большія перья и досланы до назначеннаго имъ тамъ мѣста; мѣсто малаго пера въ большомъ опредѣляется такимъ образомъ: деревянная пробка узкимъ концомъ прикладывается къ широкому концу малаго пера и такимъ образомъ это перо узкимъ своимъ концомъ вкладывается въ широкій конецъ большаго пера и всовывается во внутрь его, до тѣхъ поръ, пока широкій конецъ пробки дойдетъ до края широкаго конца большаго пера.

Приготовленіе деревянныхъ пробокъ.

Пробки должны быть выточены изъ орѣховаго или другаго крѣпкаго дерева и имѣть форму прилагаемаго при семъ рисунка, фиг. 3; наружный діаметръ тонкаго конца пробки долженъ быть равенъ наружному діаметру широкаго конца малаго пера, а толстый конецъ пробки долженъ входить безъ зазора въ широкій конецъ большаго пера; вдоль пробки, по оси конуса, долженъ быть сдѣланъ каналецъ такого діаметра, чтобы проволока № 17 могла проходить сквозь него совершенно свободно, но съ самымъ малѣйшимъ зазоромъ.

(*) Разосланы при подлинномъ приказѣ.

Приготовленіе терокъ.

Терки должны быть сдѣланы изъ проволоки красной мѣди № 17. Прежде всего проволоку должно разрѣзать на части опредѣленной длины; всѣ эти части должно отжечь, и потомъ на одномъ концѣ каждой изъ этихъ частей сдѣлать терку такого вида и размѣра, какъ показано на прилагаемомъ при семъ рисункѣ, фиг. 4.

Приготовленіе стержня, на которомъ малое перо наплавляется составомъ, воспламеняющимся отъ тренія.

Стержень долженъ быть желѣзный, такой фигуры и размѣра, какъ показано на прилагаемомъ при семъ рисункѣ, фиг. 5. Длина всего стержня должна быть равна длинѣ малаго пера; діаметръ цилиндра толстаго конца стержня долженъ быть такого размѣра, чтобы на этотъ цилиндръ могло быть надѣто малое перо тонкимъ своимъ концомъ, а длина этого цилиндра должна быть на 0,05 болѣе длины терки. Діаметръ же тонкаго конца стержня долженъ быть нѣсколько болѣе половины ширины терки и даже можетъ быть и равнымъ половинѣ этой ширины.

Приготовленіе набойника, употребляемаго въ помощь наплавки перьевъ помянутымъ составомъ.

Набойникъ долженъ быть желѣзный, такого размѣра и формы, какъ это представляетъ рисунокъ, фиг. 6, и долженъ свободно входить въ малое перо, надѣтое на толстый конецъ стержня; при чемъ набойникъ, въ то же время, долженъ свободно надѣваться на тонкій конецъ стержня.

Приготовленіе состава, воспламеняющагося отъ тренія.

Составъ этотъ долженъ состоять изъ двухъ частей антимоніи и одной части бертолетовой соли, вѣсомъ, и долженъ быть приготовляемъ слѣдующимъ образомъ: бертолетовую соль и антимонію должно заблаговременно столочь отдѣльно, въ разныхъ ступкахъ, и просѣять чрезъ частое сито (мѣдное): эти просѣянные матеріалы должно сохранять отдѣльно въ чистыхъ стеклянныхъ банкахъ, плотно закрытыхъ, для того, чтобы въ банки не могла попадать пыль или песчинки. Далѣе, предъ самымъ заготовленіемъ трубокъ, должно поступать такимъ образомъ: отвѣсить 2 золот. антимоніи и 1 зол. бертолетовой соли, высыпать ихъ на стеклянную плитку и на ней слегка смѣшивать эти два матеріала бутылочными пробками до тѣхъ поръ, пока смѣшанный составъ приметъ повсемѣстно одинаковый цвѣтъ (болѣе 3-хъ золот. этого состава, въ одинъ разъ, смѣшивать

отнюдь не должно); когда составъ такимъ образомъ смѣшанъ, его должно считать совершенно готовымъ для употребленія въ дѣло.

Наплавка и набивка малыхъ перьевъ составомъ, воспламеняющимся отъ тренія.

Смѣшанный изъясненнымъ выше образомъ составъ, состоящій изъ 2 зол. антимоніи и 1 зол. бертолетовой соли, должно всыпать въ фарфоровую или фаянсовую чашечку и смочить его растворомъ вишневаго клея въ спиртѣ (*), до совершенно сыраго состоянія; потомъ, надѣвъ тонкимъ концомъ малое перо на толстый конецъ стержня, ударять, слегка, широкимъ концомъ пера въ этотъ сырой составъ, и ударивъ такимъ образомъ раза четыре, слѣдуетъ набравшійся во внутрь пера составъ, дослать набойникомъ до толстаго конца стержня, а по исполненіи этого, оставивъ набойникъ безъ употребленія, слѣдуетъ продолжать опять ударять нижнимъ концомъ пера по сырому составу, до тѣхъ поръ, пока перо наполнится составомъ, потомъ снять со стержня перо и дать ему просохнуть.

Наплавленнымъ такимъ образомъ перьямъ, до употребленія ихъ въ дѣло, т. е. до укрѣпленія въ нихъ терки, должно дать сохнуть около 2-хъ сутокъ (фиг. 7).

Укрѣпленіе терки въ маломъ перѣ, наплавленномъ составомъ, воспламеняющимся отъ тренія.

Взявъ наплавленное составомъ малое перо, въ которомъ составъ совершенно просохъ, приложить къ широкому его концу пробку, узкимъ ея концомъ, и съ узкаго конца пера продѣть проволоку (на концѣ которой сдѣлана терка), сквозь каналецъ, образовавшійся отъ стержня въ составѣ пера, и пробки, потомъ, задѣвъ крючкомъ терки за край узкаго конца пера и плотно прижавъ къ перу пробку, загнуть проволоку подъ прямымъ угломъ у широкаго конца пробки, какъ это показано на прилагаемомъ при семъ рисункѣ, фиг. 8.

Укрѣпленіе малаго пера съ укрѣпленною въ немъ теркою, въ большомъ перѣ и окончательное приготовленіе трубки.

Малое перо, съ укрѣпленною въ немъ теркою, слѣдуетъ вложить въ большое перо, какъ это видно изъ рисунка, фиг. 9, такъ, чтобы площадь широкаго конца пробки была вровень съ краями широкаго конца большаго пера и, сохраняя такое положеніе обоихъ перьевъ,

(*) Растворъ этотъ приготовляется такъ: спиртъ надо развести водою до крѣпости не болѣе 6 по алкоголометру Бомме, имѣющемуся въ кронштадтской морской лабораторіи; взять одну часть этого спирта и растворить въ немъ одну двадцать четвертую часть (по вѣсу) чистаго, истолченнаго и просѣянное на чистое сито, вишневаго клея.

завязать большое перо толстою швальною ниткою, лабораторнымъ узломъ, на томъ самомъ мѣстѣ, гдѣ приходится желобокъ, сдѣланный поперекъ пробки по всей ея окружности; а изъ концовъ нитки сдѣлать петлю. Когда это исполнено, тогда надо изъ свободнаго конца проволоки сдѣлать ушко, завивая только конецъ ея такъ, чтобы отнюдь не перекрутить проволоку. Когда это исполнено, тогда слѣдуетъ пустое пространство большаго пера наполнить винтовочнымъ порохомъ и залѣпить составомъ (изъ воску и терпентину) (*) какъ узкій конецъ большаго пера, такъ и зазоръ, находящійся у широкаго конца пробки, между проволокой и стѣнками пробки. Послѣ этого слѣдуетъ окрасить большое перо киноварнымъ лакомъ и дать ему просохнуть (фиг. 10) и когда лакъ совершенно просохнетъ, тогда, загнувъ проволоку съ ушкомъ вдоль пера, какъ это показано на прилагаемомъ при семъ рисункѣ, фиг. 11, должно считать эту вытяжную скорострѣльную трубку совершенно готовою къ употребленію въ дѣло, и сдать ее для храненія.

№ 35. С.-Петербургъ, 3 марта 1864.

назначается, помощникъ дѣлопроизводителя канцеляріи начальника артиллерійской части въ Кронштадтѣ, губернскій секретарь **Худяковъ**, въ артиллерійскую часть с.-петербургскаго порта въ число чиновниковъ, положенныхъ для усиленія средствъ этой части.

№ 36. С.-Петербургъ, 7 марта 1864.

производятся: *за выслугу лѣтъ и по экзамену*: корпуса инженеръ-механиковъ юнкеръ Петръ **Должинскій**, и корпуса морской артиллеріи унтеръ-офицеръ Александръ **Александровъ**,—оба въ кондукторы тѣхъ же корпусовъ,

назначаются: старшій артиллерійскій офицеръ учебнаго артиллерійскаго корабля «Императоръ Николай I», корпуса морской артиллеріи штабсъ-капитанъ Филиппъ **Поповъ 4-й**, командиромъ кронштадтской артиллерійской роты. Корпуса корабельныхъ инженеровъ: состоящій при кронштадтскомъ портѣ для надобностей флота и судостроительныхъ работъ поручикъ Людвигъ **Кальсертъ**, помощникомъ судостроителя при томъ же портѣ; прапорщикъ Василій **Комаровъ**, помощникомъ старшаго судостроителя при астраханскомъ портѣ.

— Высочайшимъ приказомъ, отданнымъ по военно-сухопутному вѣдомству въ 25-й день минувшаго февраля, состоявшій по резервному флоту, капитанъ-лейтенантъ Николай **Высоцкій** переведенъ въ корпусъ жандармовъ маіоромъ.

(*) Пропорція этого состава слѣдующая:
Воску . . . . 20 } частей
Терепентину . . 1 } вѣсомъ.

№ 37. С.-Петербургъ, 10 марта 1864.

перечисляется, корпуса инженеръ-механиковъ подпоручикъ Михаилъ **Плигинскій**, изъ третьяго во второй разрядъ механиковъ.

— Высочайшими приказами, отданными по военно-сухопутному вѣдомству, переведены: въ 17-й день августа прошлаго 1863 года—находившійся въ николаевской инженерной академіи, корпуса флотскихъ штурмановъ, поручикъ Николай **Орловъ 2-й**, въ военные инженеры, съ отчисленіемъ отъ академіи; въ 3-й день сего марта—состоявшій по резервному флоту, числившійся по адмиралтейству, прапорщикъ Никаноръ **Васильевъ**,—въ бобруйскій крѣпостной баталіонъ.

№ 38. С.-Петербургъ, 14 марта 1864.

назначается, старшій помощникъ дѣлопроизводителя коммисаріатскаго департамента, надворный совѣтникъ Александръ **Змѣтновъ**, чиновникомъ особыхъ порученій въ томъ же департаментѣ, съ 7-го сего марта, вмѣсто титулярнаго совѣтника Франца **Загардъ-Илинича**, который зачисляется по морскому министерству.

переводится: мичманъ Петръ **Туркулъ**, изъ балтійскаго флота въ черноморскую флотилію.

ЦИРКУЛЯРЫ ДЕПАРТАМЕНТОВЪ:

ИНСПЕКТОРСКАГО.

№ 10. 20 февраля 1864.

зачисляются: во флотскіе экипажи: лейтенантъ Илья **Зеленой 6-й**, во 2-й. Мичманы: Николай **Зеленой**,—въ 10-й; Константинъ **Зеленой**,—въ 5-й; Александръ **Сиденснеръ**,—во 2-й. Корпуса флотскихъ штурмановъ подпоручикъ Тимофѣй **Худяковъ 2-й**,—въ 10-й.

переводятся: по флотскимъ экипажамъ: въ 9-й: капитанъ-лейтенантъ Григорій **Забудскій 1-й** и лейтенантъ Евгеній **Березинъ**,—изъ 3-го; подпоручики: корпуса морской артиллеріи Яковъ **Баранцевъ**,—изъ 2-го; состоящій по артиллерійскимъ ротамъ корпуса морской артиллеріи Нафанаилъ **Куйванинъ** и содержатель по шкиперской части въ 6-мъ флотскомъ экипажѣ, состоящій по портовымъ экипажамъ, поручикъ Семенъ **Кузнецовъ**,—изъ 6-го.

№ 11. 26 февраля 1864.

переводится, лейтенантъ Евгеній **Арцыбашевъ**—изъ 3-го въ 9-й флотскій экипажъ.

перемѣщаются: по флотскимъ экипажамъ: старшіе судовые врачи,

надворные совѣтники: **Славинскій**, изъ 7-го въ 1-й, и **Кролевецкій**, изъ 1-го въ 3-й,—оба тѣми же званіями, съ 20-го февраля сего года.

№ 12. 2 марта 1864.

Въ собраніи узаконеній, издаваемомъ при правительствующемъ сенатѣ (1863 года № 101), объявлено Высочайшее повелѣніе слѣдующаго содержанія:

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу министра народнаго просвѣщенія о встрѣченномъ затрудненіи къ принятію въ гимназіи и уѣздныя ущилища вѣдомства министерства народнаго просвѣщенія, тѣхъ изъ кантонистовъ и солдатскихъ дѣтей, уволенныхъ изъ военнаго вѣдомства, которые за недостиженіемъ совершеннолѣтія не могли еще, на основаніи Высочайше утвержденныхъ 25-го декабря 1856 года правилъ, избрать себѣ рода жизни податнаго состоянія и получить увольнительныхъ отъ обществъ свидѣтельствъ, требуемыхъ для представленія въ учебныя заведенія, Высочайше повелѣть соизволилъ: дѣтей нижнихъ чиновъ, уволенныхъ изъ военно-сухопутнаго и морскаго вѣдомствъ и подлежащихъ, по достиженіи совершеннолѣтія, избранію рода жизни податнаго состоянія, принимать въ гимназіи и уѣздныя училища министерства народнаго просвѣщенія по увольнительнымъ отъ военнаго вѣдомства свидѣтельствамъ.

Таковое Высочайшее повелѣніе инспекторскій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, для руководства, присовокупляя, что помянутыя увольнительныя свидѣтельства для дѣтей морскихъ нижнихъ чиновъ должны быть выдаваемы отъ начальниковъ командъ морскаго вѣдомства.

№ 13. 11 марта 1864.

Адмиралтействъ-совѣтъ, по журналу 5 февраля сего года ст. 23350, утвердилъ представленіе сего департамента о томъ, чтобы съ лицъ духовнаго званія никакихъ вычетовъ въ эмеритальную пенсіонную кассу морскаго вѣдомства не производить; вычтенныя же до сего времени по недоразумѣнію или ошибкѣ съ духовныхъ лицъ деньги возвратить таковымъ всѣ сполна.

О вышеизложенномъ положеніи адмиралтействъ-совѣта инспекторскій департаментъ имѣетъ честь объявить по морскому вѣдомству къ свѣдѣнію и до кого касаться будетъ къ надлежащему исполненію.

№ 14. 13 марта 1864.

Зачисляются: во флотскіе экипажи: капитанъ 2-го ранга Абрамъ **Асланбековъ**, во 2-й. Корпуса флотскихъ штурмановъ: подполковники: Артемій **Ризниковъ**, въ 9-й, и Олимпій **Изотовъ**, въ 10-й; штабсъ-капитаны: Егоръ **Порохинъ** и Александръ **Зарубинъ**,—оба

въ 8-й. Лейтенантъ Иванъ **Шишкинъ** и корпуса инженеръ-механиковъ штабсъ-капитанъ Александръ **Альбриховичъ**,—оба въ 1-й сводный черноморскій флотскій экипажъ. Состоящій по артиллерійскимъ ротамъ прапорщикъ Иванъ **Дементьевъ**, въ с.-петербургскую артиллерійскую роту.

переводятся: по флотскимъ экипажамъ: лейтенанты: Иванъ **Плаксинъ**, изъ 4-го въ 9-й; Александръ **Фесунъ 2-й**, изъ 4-го въ 11-й; мичманъ Антонъ **Крыжановскій 1-й**, изъ 8-го въ 9-й.

ГИДРОГРАФИЧЕСКАГО.

№ 107. 14 февраля 1864.

Гидрографическій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, что въ Ботническомъ заливѣ вновь открыты и обстановлены вѣхами два фарватера: *первый* между лоцманскими станціями Брендъ-э и Стуббенъ, а *второй*, ведущій отъ средины перваго, близъ островка Юттеруддшера, мимо Ритгрунда къ NW въ море. Для этихъ фарватеровъ вновь устроены двѣ лоцманскія станціи: Юттеруддшеръ и Ритгрундъ, а также построены двѣ башни и пять морскихъ знаковъ.

№ 108. 14 февраля 1864.

Гидрографическій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, что въ сухумскомъ портѣ поставлены два створные береговые знака, въ видѣ мачтъ, каждая съ четырьмя подпорами, и въ верхней части каждаго знака утвержденъ рѣшетчатый шаръ. Эти знаки окрашены черною краскою, изъ нихъ западный возвышается на 60, а восточный на 52 фута надъ уровнемъ моря. Математическій горизонтъ западнаго знака 8,9, а восточнаго 8,3 ит. миль. Широта ихъ 42° 59′ 20″ N, долгота 40° 52′ 31″, къ О-ту отъ Гринича; взаимное положеніе NW 75° по правому компасу. Они служатъ для обозначенія линіи, на которой суда, входящія на сухумскій рейдъ, могутъ съ удобствомъ стоять на якорѣ.

№ 109. 14 февраля 1864.

Гидрографическій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, что бурею, бывшею въ исходѣ декабря минувшаго года, сломанъ одинъ изъ створныхъ знаковъ, служащихъ для обозначенія фарватера цареградскаго устья днѣстровскаго лимана. Вмѣсто сломаннаго знака будетъ поставленъ другой, такой же высоты и такого же вида, какъ и прежде бывшій,—о чемъ въ свое время и будетъ объявлено.

№ 110. 14 февраля 1864.

Гидрографическій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, что на фарватерѣ съ моря на свеаборгскій рейдъ, у 27 фу-

товой банки *Сытина*, къ имѣющейся при ней вѣхѣ съ флагомъ—красный съ бѣлымъ вдоль—съ открытіемъ навигаціи сего года будетъ выше флага утвержденъ крестъ.

№ 111. 14 февраля 1864.

Гидрографическій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, что въ апрѣлѣ текущаго года, керченскій береговой маякъ, для отличія его отъ окружающихъ строеній, будетъ вмѣсто бѣлаго окрашенъ въ красный цвѣтъ.

№ 112. 17 февраля 1864.

Гидрографическій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, что съ $^{11}/_{23}$ февраля сего года, свинемюндскіе маяки, по распоряженію командира сего порта, не освѣщаются.

№ 113. 25 февраля 1864.

Гидрографическій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, что фарватеры чрезъ бары Мурманскаго и Пудожемскаго устьевъ *Сѣверной Двины*, въ замѣну бакеновъ, съ открытіемъ навигаціи сего года, будутъ ограждены вѣхами съ бѣлыми и синими флагами; первыя изъ нихъ, при проходѣ устьями, должно оставлять къ N, а вторыя къ S.

№ 114. 25 февраля 1864.

Гидрографическій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, что съ открытіемъ навигаціи сего года будутъ сдѣланы слѣдующія измѣненія и дополненія въ огражденіи нѣкоторыхъ мелей въ Финскомъ заливѣ:

1) Двѣ банки, въ 5 футъ и 1 футъ, лежащія отъ верхняго *Суропискаго маяка*—первая къ N, а вторая къ NW, въ разстояніи отъ него $^1/_4$ ит. миль—будутъ ограждены шпиртъ-бакенами, съ бѣлыми голиками, разструбомъ вверхъ.

2) 5-ти футовая банка Неугрундъ, лежащая въ 4 ит. миляхъ къ NO отъ *Одесхольма*, будетъ ограждена съ трехъ сторонъ слѣдующимъ образомъ: съ NW стороны двумя шпиртъ-бакенами, изъ коихъ одинъ съ бѣлымъ флагомъ, другой съ бѣлымъ голикомъ, разструбомъ вверхъ, и оба шпиртъбакена будутъ находиться въ разстояніи отъ оденсхольмской кирки на NO $37^1/_2°$ въ $4^1/_4$ ит. миль; съ NO стороны однимъ шпиртъ-бакеномъ съ чернымъ шаромъ, въ разстояніи отъ той же кирки на NO $40^1/_2°$ въ $4^2/_3$ ит. миль; а съ южной стороны однимъ шпиртъ-бакеномъ съ краснымъ голикомъ, разструбомъ внизъ въ разстояніи отъ той же кирки на NO $58^1/_2°$ въ $3^1/_6$ ит. миль.

3) При концѣ *Штапельбодденскаго* рифа, бакенъ Стонея, ставившійся до сего времени отъ *вѣхи* къ W въ 30 саженяхъ, будетъ ставиться впредь къ N отъ той же вѣхи въ 60 саженяхъ.

4) Шпиртъ-бакенъ съ краснымъ голикомъ, разструбомъ вверхъ, ставившійся къ SO отъ 6 футовой банки Без-грундъ, у входа въ *Мон-зундъ*, впредь для обезпеченія судовъ, идущихъ отъ W, будетъ ставиться къ NO отъ этой банки, въ разстояніи отъ кирки Палукюль на NO $38^1/_2{}^\circ$ въ $8^1/_2$ ит. миль.

№ 115. 5 марта 1864.

Гидрографическій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, что съ навигаціи сего года будутъ сдѣланы слѣдующія дополненія и измѣненія въ огражденіи фарватера устья рѣки Невы.

1) Плавучій *маякъ* большаго невскаго фарватера будетъ переставленъ къ NW на 80 сажень, ближе къ затонувшимъ днищамъ, на глубину 10 футъ.

2) Вмѣсто двухъ входныхъ, ближайшихъ къ бакенамъ вѣхъ, будутъ поставлены два бакена подъ №№ 12 и 13; а къ остающимся затѣмъ двумъ входнымъ вѣхамъ, будетъ прибавлено, ближе къ маяку, еще двѣ входныя вѣхи.

3) Подводный камень, на срединѣ фарватера устья рѣки Большой Невы, будетъ огражденъ тѣмъ же *краснымъ бакеномъ*, но съ утвержденнымъ на немъ небольшимъ шестомъ, окрашеннымъ пополамъ бѣлою и красною краскою, съ флагомъ краснымъ съ бѣлымъ вдоль.

4) Къ двумъ бакенамъ, ставящимся по *Галерному* фарватеру, между устьемъ рѣки Большой Невы и Галерною гаванью, будетъ прибавлено еще семь бакановъ.

5) Такъ какъ постановка вѣхъ съ *камышевыми*, вмѣсто флагдуха, сѣтками, на фарватерахъ устья рѣки Невы оказалась неудобною, то эти фарватеры будутъ вездѣ обставляться флажными вѣхами, съ тѣмъ лишь измѣненіемъ, что всѣ вѣховые шесты будутъ окрашены по цвѣту находящихся на нихъ флаговъ.

6) Вмѣсто *рейсъ-вѣхъ*, ежегодно ставящихся весною тотчасъ по вскрытіи Невы и осенью при первыхъ заморозкахъ, когда снимаются бакены, фарватеры будутъ ограждаться: по *черной* сторонѣ бакеновъ шестами съ голиками, окрашенными красною краскою; а по *бѣлой* сторонѣ бакеновъ шестами съ неокрашенными голиками, но съ бѣлыми подъ ними флагами.

№ 116. 6 марта 1864.

Департаментъ внутреннихъ сношеній министерства иностранныхъ дѣлъ доставилъ нынѣ въ гидрографическій департаментъ, полученный отъ миссіи нашей въ Туринѣ, экземпляръ правилъ, изданныхъ въ Италіи, для руководства моряковъ, въ предупрежденіе столкновеній судовъ въ морѣ, съ королевскимъ декретомъ объ утвержденіи тѣхъ правилъ.

По сдѣланіи сравненія означенныхъ правилъ, съ изданными у

насъ, на подобные же случаи, правилами, объявленными по морскому вѣдомству при приказѣ г. управляющаго морскимъ министерствомъ отъ 7-го марта 1863 года за № 33, оказалось, что итальянскія правила заключаютъ въ себѣ не 20 статей, какъ у насъ, а 23 статьи, изъ которыхъ 19 первыхъ совершенно согласны съ такимъ же числомъ соотвѣтствующихъ имъ статей нашихъ правилъ, а 20-я, т. е. послѣдняя статья нашихъ правилъ сходствуетъ съ 22-ю статьею итальянскихъ. За тѣмъ статьи: 20, 21 и 23 итальянскихъ правилъ содержатъ въ себѣ слѣдующее.

Ст. 20. *Обязанность начальниковъ находиться на палубѣ, при плаваніи въ опасныхъ мѣстахъ.*

При входѣ въ порты и на рейды, и при выходѣ изъ нихъ, при плаваніи въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ скопляется большое число судовъ, или въ проливахъ, при огибаніи мысовъ, словомъ, во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда обыкновенныя опасности мореплаванія могутъ увеличиться, командиры военныхъ, а также шкипера или владѣльцы коммерческихъ судовъ, обязаны находиться на палубѣ, со всѣми лицами, участвующими въ управленіи тѣхъ судовъ.

Ст. 21. *Вахты на судахъ во время плаванія.*

На пароходахъ должно быть во всякое время на вахтѣ три человѣка, одинъ на носу, и по одному у каждаго борта. На парусныхъ же судахъ, число вахтенныхъ можетъ быть ограничено двумя, если составъ экипажа не дозволяетъ держать троихъ. Но въ темныя ночи и во всѣхъ потребныхъ случаяхъ, должна быть соблюдаема возможно-большая осторожность, и, согласно съ тѣмъ, должно быть усиливаемо число вахтенныхъ.

Для того, чтобы такой порядокъ соблюдался во всей точности, предписывается имѣть на судахъ экипажи въ такомъ составѣ, который бы позволялъ исполнять его надлежащимъ образомъ.

Ст. 23. *Настоящія правила имѣть въ числѣ корабельныхъ бумагъ.*

Каждый шкиперъ или судохозяинъ, имѣющій подъ своимъ управленіемъ національное судно, обязанъ имѣть экземпляръ настоящихъ правилъ и хранить его въ числѣ корабельныхъ документовъ; о чемъ подлежащія морскія начальства должны дѣлать надписи въ спискахъ экипажа.

Декретомъ же короля Италіи, подписаннымъ 1-го февраля 1863 года, вышеупоминаемыя правила для предупрежденія столкновеній судовъ въ морѣ, утверждены и съ введеніемъ ихъ въ дѣйствіе съ 1-го іюня того же 1863 года, отмѣнены прежнія правила, отъ 12-го сентября 1858 года.

Объ этомъ, гидрографическій департаментъ имѣетъ честь объявить по морскому вѣдомству, въ дополненіе циркуляровъ своихъ: отъ 20-го іюня, 6-го іюля, 12 августа, 5-го ноября и 2-го декабря 1863 года за №№ 77-мъ, 82-мъ, 89-мъ, 98 и 101-мъ.

КОММИСАРІАТСКАГО.

№ 2. 10 марта 1864.

Коммисаріатскій департаментъ морскаго министерства имѣетъ честь объявить по балтійскому вѣдомству, что на текущій 1864 годъ установлены, съ разрѣшенія адмиралтействъ-совѣта, послѣдовавшаго 12 минувшаго февраля ст. 23 369,—слѣдующія цѣны:

I. На провіантъ, отпускаемый изъ морскихъ магазиновъ въ постороннія вѣдомства за деньги, по портамъ:

С.-Петербургскому: за куль муки *шесть* руб. *семьдесятъ одна* коп. и за четверть крупъ *восемь* руб. *одинадцать* коп.

Кронштадтскому: за куль муки *шесть* руб. *девяносто одна* коп. и за четверть крупъ *восемь* руб. *тридцать одна* коп.

Ревельскому и Свеаборгскому: за куль муки *семь* руб. *двадцать одна* коп. и за четверть крупъ *восемь* руб. *шестьдесятъ одна* коп.

II. На провіантъ экономическій, поступающій отъ морскихъ командъ въ магазины:

	за куль муки.	за четверть крупъ.
С.-Петербургскіе.	5 р. 41 к.	6 руб. 61 к.
Кронштадтскіе.	5 — 21 —	6 — 41 —
Ревельскіе. . . . . Свеаборгскіе	4 — 91 —	6 — 11 —

и III. На провіантъ деньщичій за который требуются деньги по балтійскому вѣдомству:

За куль муки *пять* руб. *семьдесятъ девять* коп. и за четверть крупы *шесть* руб. *девяносто девять* коп.

ПО УПРАВЛЕНІЮ ФЛОТА ГЕНЕРАЛЪ-АУДИТОРА.

II.

Высочайше утвержденное положеніе морскаго генералъ-аудиторіата по военно-судному дѣлу о мичманѣ 1-го флотскаго Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала экипажа де-Брюнольдъ, преданномъ суду за уклоненіе отъ службы и за употребленіе въ офиціальной бумагѣ предосудительныхъ выраженій.

Морской генералъ-аудиторіатъ, разсмотрѣвъ дѣло сіе, нашелъ, что мичманъ де-Брюнольдъ, по собственному сознанію и по обстоятельствамъ дѣла, изобличается въ неявкахъ на ученье, хотя и по болѣзни, но безъ заявленія о семъ установленнымъ порядкомъ, въ

употребленіи въ официальной бумагѣ такихъ выраженій, которыя неумѣстны со стороны подчиненнаго и потому должны быть отнесены къ дерзости на письмѣ противу начальника, сдѣланной впрочемъ не предумышленно въ намѣреніи оскорбить начальника, а по легкомыслію при молодости лѣтъ и вслѣдствіе недостаточнаго пониманія служебныхъ отношеній,—и наконецъ въ томъ, что самовольно, безъ вѣдома начальства, ѣздилъ изъ С.-Петербурга въ Царское село. Все сіе учинено однако подсудимымъ де-Брюнольдъ при такихъ обстоятельствахъ, въ которыхъ, какъ справедливо изъясняется въ мнѣніи директора инспекторскаго департамента, поступки его, де-Брюнольдъ, не имѣютъ особенной важности и потому должны быть, по силѣ 5 § Высочайше утвержденнаго положенія объ охраненіи воинской дисциплины, отнесены къ такимъ проступкамъ, которые оканчиваются безъ суда, дисциплинарнымъ порядкомъ. На сихъ основаніяхъ и принимая во вниманіе искреннее сознаніе мичмана де-Брюнольдъ, испрошеніе имъ у начальника извиненія, и удостовѣреніе медика о болѣзни, на которую де-Брюнольдъ ссылается, какъ на дѣйствительную причину отсутствія его на ученьи, морской генералъ-аудиторіатъ полагалъ: мичмана де-Брюнольдъ освободить отъ суда, предоставивъ инспекторскому департаменту подвергнуть его за означенные проступки въ дисциплинарномъ порядкѣ аресту на гауптвахтѣ въ теченіе одного мѣсяца, со внесеніемъ сего взысканія въ штрафной журналъ, на основаніи 35 § положенія о дисциплинарныхъ взысканіяхъ.

Таковое положеніе удостоено въ 17 день февраля 1864 г. Высочайшаго утвержденія.

III.

Положеніе морскаго генералъ-аудиторіата по военно-судному дѣлу о временно-отпускномъ барабанщикѣ Даніилѣ Долговѣ и матросѣ 1-го своднаго черноморскаго флотскаго экипажа Тимофеѣ Журавлевѣ, преданныхъ суду, первый: за убійство мѣщанина Монасевича и жены его, а второй: по обвиненію въ способствованіи въ этомъ преступленіи.

Морской генералъ-аудиторіатъ, разсмотрѣвъ дѣло сіе, нашелъ: 25 февраля 1863 г., вслѣдствіе дошедшаго до николаевской градской полиціи слуха, что кассиръ питейной конторы еврей Монасевичъ и жена его Сура неизвѣстно кѣмъ убиты въ ихъ квартирѣ, полиціймейстеръ съ частнымъ приставомъ, ратманомъ полиціи, городовымъ врачемъ, исправлявшимъ должность судебнаго слѣдователя и понятыми сдѣлали осмотръ квартиры Монасевича; при чемъ

найдено слѣдующее: дверь, ведущая въ комнаты, была заперта съ внутренней стороны: во второй комнатѣ, въ окнѣ, выходящемъ на улицу, выдавлено стекло и ставня, запиравшаяся на крючекъ, отворена посредствомъ взлома крючка; въ этой комнатѣ лежала на спинѣ жена Монасевича Сура, шея ея была крѣпко завязана ременнымъ поясомъ, съ пряжкой на концѣ, а лѣвая рука поранена повидимому ножемъ; въ слѣдующей затѣмъ, третьей, комнатѣ, служившей спальною, лежалъ на полу въ крови Монасевичъ, горло его было порѣзано до самыхъ позвонковъ, на которыхъ обозначался слѣдъ остраго оружія, дыхательное и глотательное горла порѣзаны, а вмѣстѣ съ ними перерѣзаны всѣ кровеносные сосуды съ потрясеніемъ и уничтоженіемъ кровянаго сосуда; рана эта оказалась положительно смертельною; на другихъ частяхъ тѣла его также были знаки: большія поверхностныя ссадины; на кровати Монасевича видны были кровавыя пятна; около него стоялъ открытый сундукъ, въ которомъ разбросанныя вещи и бумаги были покрыты слѣдами крови, на письменномъ столѣ лежали ключи отъ сего сундука и комодовъ и сапожный ножъ; въ сундукѣ отыскано много разныхъ серебряныхъ и золотыхъ вещей нетронутыхъ, а только сакъ-вояжъ, находившійся въ томъ сундукѣ, разломанъ, но въ немъ кромѣ бумагъ ничего не найдено; возлѣ кровати находилась изломанная ширма. На другой день, 26 февраля, въ домѣ публичныхъ женщинъ былъ полиціею заарестованъ находившійся во временномъ отпуску барабанщикъ Данило Долговъ, который возбудилъ на себя подозрѣніе, стараясь скрывать свои руки отъ постороннихъ взглядовъ. При сдѣланномъ ему осмотрѣ оказалось, что на пальцахъ обѣихъ рукъ Долгова имѣются раны, къ которымъ приложенъ пластырь, происшедшія отъ укушенія человѣческими зубами; на лицѣ его обозначалось нѣсколько царапинъ, а на подошвахъ его сапоговъ найдена кровь. Вслѣдствіе сего полиція сдѣлала обыскъ въ домѣ матери Долгова, солдатки Дьяконовой, гдѣ квартировалъ Долговъ; при чемъ оказалось, что зимній твинъ Долгова во многихъ мѣстахъ мокръ, тщательно замытъ, рубашка его также была еще вохлая отъ мытья, а сапожный инструментъ, принадлежащій Долгову, оказался безъ сапожнаго ножа. На вопросы, предложенные полиціею, Долговъ и мать его Дьяконова дали сбивчивыя, противурѣчивыя объясненія. При входѣ въ квартиру Дьяконовой, въ отдѣльной избѣ, занимаемой вдовою солдаткою Матреною Ивановою, былъ встрѣченъ двоюродный братъ Долгова мѣщанинъ Павелъ Петровъ, который при первомъ взглядѣ на него измѣнился въ лицѣ и на вопросы полиціи о причинѣ его смущенія отвѣчалъ невнятнымъ и дрожащимъ голосомъ, сначала, что онъ испугался, а потомъ говорилъ, что онъ

дрожалъ отъ холода, потому что на немъ былъ сюртукъ, еще невысохшій отъ недавней стирки. Въ отобранномъ показаніи Долговъ объяснилъ, что онъ въ ночь совершенія убійства Монасевичевыхъ ночевалъ дома, въ подтвержденіе чего сослался на мать свою Дьяконову, сестру Софью и мужа ея Ревенникова; что на слѣдующій день вечеромъ напали на него грабители, когда онъ возвращался домой съ прогулки, и при сопротивленіи искусали ему руки; что вмѣсто сапожнаго ножа употреблялъ обыкновенный столовый, что твинъ свой запачкалъ въ грязи во время нападенія грабителей, и который вымыла ему мать. Мѣщанинъ Павелъ Петровъ отозвался, что въ воскресенье съ 24 на 25 число ночевалъ дома, въ подтвержденіе чего сослался на вдову Иванову, которая за присягою объяснила, что въ воскресенье часу въ 8 вечера и въ слѣдующее утро она слышала голоса Петрова и Журавлева и что въ ночь съ воскресенья на понедѣльникъ никуда изъ своей комнаты не выходила. Изъ отзыва же матери Долгова, сестры его и мужа послѣдней оказалось, что Долговъ, въ ночь съ 24 на 25 число, выходилъ изъ дому и возвратился только къ разсвѣту; причемъ мать не созналась въ вымытіи ему твина. Послѣ сего полиція произвела вторичный обыскъ въ домѣ ея, при которомъ въ подвалѣ найдена записка, писанная рукою Монасевича. Вслѣдствіе таковыхъ обнаруженныхъ слѣдовъ преступленія, мать Долгова показала наконецъ, что убійство Монасевича и жены его Суры есть дѣло рукъ сына ея Долгова и племянника Павла Петрова, но что о намѣреніи ихъ совершить убійство ей ничего не было извѣстно до утра слѣдующаго дня, когда сынъ ея, передавая ей всѣ подробности происшествія, самъ сказалъ, что онъ и Павелъ Петровъ, безъ помощи проживавшаго съ Петровымъ матроса Журавлева, зарѣзали Монасевича и жену его, у которыхъ забрали послѣ того деньги, и что пальцы искусалъ ему, Долгову, Монасевичъ; изъ денегъ, данныхъ ей сыномъ, она часть истратила по просьбѣ его на обѣдъ и на покупку ему бѣлья и платья. На кровати сына она видѣла разныя серебряныя вещи; когда же сынъ уходилъ изъ дома, то отдалъ ей, Дьяконовой, пачку денегъ, которыя она не считая спрятала, а во время обыска тайно передала дочери своей Софьѣ съ приказаніемъ гдѣ нибудь скрыть; впрочемъ, о преступленіи своего сына она, Дьяконова, ни дочери, ни мужу ея не говорила. Указанный Долговой ножъ и ремень она признала первый принадлежащимъ сыну ея Долгову, а второй племяннику ея, Павлу Петрову. При сдѣланіи полиціею новаго осмотра, Долгова указала на часы съ золотою цѣпью, спрятанные на чердакѣ ея дома и похищенные Долговымъ у Монасевича, а потомъ, по указанію ея и дочери, найдены зарытыя въ землѣ деньги: бу-

мажкою 100 р. и звонкой монеты на 8 р. 13 коп. Послѣ сего показанія Дьяконовой, Долговъ, подтверждая на допросѣ показаніе своей матери и сознаваясь въ сказанномъ преступленіи, объяснилъ, что убійство дѣйствительно совершено имъ вмѣстѣ съ мѣщаниномъ Павломъ Петровымъ и матросомъ 1 своднаго флотскаго экипажа Тимофеемъ Журавлевымъ, по подговору Петрова и предложенію еврея Тронскаго, при чемъ они говорили, что если встрѣтится препятствіе обокрасть Монасевичевыхъ, то убить ихъ (сдѣлать «кантъ»). На воровство у Монасевичевыхъ они втроемъ вышли въ воскресенье изъ дому часовъ въ 8-мь и, побродивши по городу, часу во 2-мъ ночи подошли къ квартирѣ Монасевича, выломали окно, черезъ которое Долговъ влѣзъ первый, а за нимъ Петровъ; Журавлевъ же остался караулить на улицѣ. Услышавъ шумъ, жена Монасевича бросилась бѣжать, но была тутъ же задушена Петровымъ, а онъ, Долговъ, бросился къ постели Монасевича, гдѣ засталъ его сидящимъ. Монасевичъ отчаянно защищался и искусалъ ему руки; во время борьбы оба три раза падали и сломали при этомъ ширму. Наконецъ, въ четвертый разъ, когда они упали около Петрова, возившагося еще съ своею жертвою, послѣдній схватилъ Монасевича за руку и далъ ему, Долгову, ножъ съ словами «рѣжь его». Онъ, Долговъ, перерѣзалъ Монасевичу горло. Послѣ того они, Долговъ и Петровъ, отворили сундукъ, откуда взяли приблизительно 50 р. звонкою монетою и 225 руб. кредитными билетами; деньги эти онъ, Долговъ, Петровъ и Журавлевъ раздѣлили между собою въ ту же ночь, а найденныя тамъ разныя серебрянныя вещи, онъ, Долговъ, отнесъ Тронскому, отъ котораго еще не получилъ за нихъ денегъ. Спрошенный на слѣдующій день подсудимый Долговъ, подтверждая во всемъ означенное свое показаніе, призналъ арестованный ножъ принадлежащимъ ему, который былъ у него въ карманѣ и обронѳнъ во время борьбы съ Монасевичемъ, а ремень мѣщанину Петрову; при чемъ добавилъ, что ножъ, которымъ зарѣзанъ Монасевичъ, онъ, Долговъ, бросилъ на дорогѣ во время пути домой съ мѣста происшествія; что когда онъ съ Петровымъ заходили къ еврею Тронскому, то всегда бывшій тамъ, занимающійся перепродажею лошадей, Спирька (временно - отпускной унтеръ-офицеръ Спиридонъ Ефимовъ), при участіи Тронскаго, также предлагалъ имъ сдѣлать воровство, говоря при этомъ, что брать вещи онъ пришлетъ даже свою повозку; что по наущенію Тронскаго, онъ, Долговъ, вмѣстѣ съ Петровымъ сдѣлали еще воровство наканунѣ убійства Монасевича въ лавкѣ одного еврея который впослѣдствіи оказался мастеровой Шкадронъ) и что Тронскій далъ имъ, Долгову и Петрову, 10 коп. на покупку меда для выдавленія стекла.

Послѣ таковаго сознанія Долгова и по случаю запирательства отставнаго рядоваго Тронскаго въ принятіи отъ Долгова краденаго серебра, дана была имъ очная ставка, на которой Долговъ, не отвергая своихъ показаній, уличалъ Тронскаго въ относящемся до него, а когда было предложено Долгову дать очную ставку съ мѣщаниномъ Петровымъ, то Долговъ объявилъ, что онъ не будетъ уличать Петрова до тѣхъ поръ, пока не освободятъ изъ-подъ ареста мать и сестру, грозя въ противномъ случаѣ давать множество различныхъ показаній. Затѣмъ дѣло было передано къ судебному слѣдователю 3-го херсонскаго участка, который, сдѣлавъ распоряженіе объ освобожденіи нѣкоторыхъ лицъ, нашелъ необходимымъ содержать подъ арестомъ мать Долгова. Послѣ сего Долговъ, отвергая прежнее обвиненіе Журавлева и Петрова, объявилъ, что какъ въ воровствѣ изъ лавки, такъ и въ убійствѣ евреевъ участвовали съ нимъ унтеръ-офицеръ Ефимовъ и еврей Тронскій. Но ни Петровъ, ни Тронскій, ни Ефимовъ, ни подсудимый матросъ Журавлевъ ни въ чемъ не сознались; при чемъ изъ нихъ Журавлевъ показалъ, что въ воскресенье 24 февраля онъ былъ дома и ночью никуда не отлучался, въ удостовѣреніе чего сослался на свидѣтельство своей матери, квартирной хозяйки и брата ея, Игнатьева, съ которымъ онъ даже встрѣчался въ тотъ вечеръ въ кухнѣ; но однако Игнатьевъ, какъ на допросѣ безъ присяги, такъ и на очной ставкѣ съ Журавлевымъ утверждалъ, что, съ вечера въ воскресенье 24 февраля и до утра понедѣльника, Журавлева онъ, Игнатьевъ, не видѣлъ; вдова Матрена Иванова за присягою отозвалась, что отлучался ли Журавлевъ изъ дома ночью не знаетъ. Во время обыска въ квартирѣ Журавлева ничего подозрительнаго не найдено, а за тѣмъ подсудимый Долговъ, признавая показаніе свое относительно оговора имъ унт.-оф. Ефимова ложнымъ, вновь утверждалъ, что съ нимъ участвовали въ убійствѣ Монасевича и жены его отставной рядовой Тронскій и какой-то неизвѣстный ему человѣкъ Василій, съ которымъ онъ видѣлся въ квартирѣ Тронскаго и по совѣту сего послѣдняго рѣшился на преступленіе, безъ участія мѣщанина Петрова и матроса Журавлева. Но рядовой Тронскій при окончаніи изслѣдованія представилъ въ николаевскую полицію записку, написанную ему рукою Долгова, которою Долговъ требовалъ у него Тронскаго денегъ, обѣщая снять съ него обвиненіе. Въ написаніи этой записки хотя Долговъ не сознался, но, по сличеніи съ его почеркомъ, оказалась таковая сходственно писанною съ его почеркомъ. Кромѣ сего, при допросѣ судебнаго слѣдователя Долговъ, требуя освобожденія матери, сказалъ слѣдователю: «думаете быть всегда слѣдователемъ, будетъ другой, нужна только одна ночь»; но при допросѣ въ судѣ,

не отказываясь отъ совершенія имъ убійства Монасевича, показалъ, что написанныхъ въ журналѣ судебнаго слѣдователя угрозъ онъ не говорилъ, и дерзостей ему не дѣлалъ; но что когда слѣдователь не соглашался отпустить мать его домой хотя разговѣться, а Тронскій очень часто ходилъ домой, то онъ, Долговъ, сказалъ: «Богъ знаетъ что и надъ вами можетъ случиться въ сегодняшнюю ночь, не вы первый слѣдователь и не вы послѣдній.» По осмотрѣ медиками, посредствомъ микроскопа, вымытаго сюртука Павла Петрова открыты на немъ слѣды человѣческой крови со всѣми отличительными признаками свойственныхъ ей частицъ. Николаевская градская полиція, препровождая судебному слѣдователю произведенное дознаніе по настоящему происшествію, увѣдомила, что мѣщанинъ Петровъ, содержась въ тюрьмѣ при полиціи, 27 февраля просилъ стоявшаго при тюрьмѣ на часахъ рядоваго полицейской команды Капличенко, до сознанія еще въ преступленіи Долгова, передать Долгову, чтобы онъ ни въ чемъ не сознавался и говорилъ бы, что ничего не знаетъ по убійству Монасевичевыхъ; потомъ поручалъ Капличенкѣ того же дня сходить къ теткѣ его Екатеринѣ Скокъ (не объявляя Капличенкѣ, что эта Скокъ ему родня, т. е. мать подсудимаго Журавлева, а его, Петрова, тетка) и передать ей просьбу его, чтобы она прислала ему чрезъ него, Капличенко, 5 руб сер., за полученіемъ которыхъ обратилась бы къ теткѣ его, Дьяконовой, говоря такъ, что если сія послѣдняя не имѣетъ мелкихъ денегъ, то пускай размѣняетъ крупную бумажку, или же въ крайнемъ случаѣ послала бы къ родственнику его, служащему матросомъ въ черноморскомъ флотѣ; а чрезъ нѣсколько дней посылалъ его, Капличенко, къ еврею Тронскому, тоже за деньгами. По соображеніи сего, морской генералъ-аудиторіатъ призналъ подсудимаго Долгова по собственному его сознанію, согласному съ обстоятельствами дѣла, виновнымъ въ преднамѣренномъ, съ цѣлію ограбленія, убійствѣ мѣщанина Монасевича и жены его, и сверхъ того, въ кражѣ вещей изъ лавки еврея Шкадрона. Что же касается подсудимаго Журавлева, то хотя онъ въ участіи по совершенію сего преступленія не сознался, но навлекаетъ на себя въ томъ сильное подозрѣніе: 1) по оговору его, Журавлева, Долговымъ, сдѣланному при первоначальномъ его сознаніи; 2) по совмѣстному его жительству въ одномъ домѣ съ Долговымъ и мѣщаниномъ Петровымъ, изъ коихъ послѣдняго Долговъ при означенномъ признаніи оговорилъ въ сообществѣ по убійству; и 3) потому, что не подтвердилось показаніе его, Журавлева, о томъ, что онъ былъ дома въ ночь происшествія. Посему морской генералъ-аудиторіатъ опредѣлилъ: временно-отпускнаго барабанщика 1-го своднаго черноморскаго флотскаго экипажа Данилу Долгова, на основаніи 308,

301 ст. 2 кн., 387, 95 ст., 3, допол. къ 78 ст. 1 кн. св. мор. угол. пост., 2002, 3, 7, 10 п. 141 ст. XV тома св. зак. угол. кн. 1-й и Высочайшаго повелѣнія, объявленнаго въ приказѣ по морскому вѣдомству 17 апрѣля 1863 года № 53, лишивъ воинскаго званія, медали за минувшую войну и всѣхъ правъ состоянія, сослать въ каторжную работу въ рудникахъ на двадцать лѣтъ. Матроса того же экипажа Журавлева, согласно 304 ст. 2 кн. св. мор. угол. постан., оставить въ сильномъ подозрѣніи въ пособничествѣ по убійству мѣщанина Монасевича и жены его, и по силѣ Высочайшаго повелѣнія, объявленнаго въ приказѣ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала 27 іюня 1859 г. № 67, исключивъ его изъ военнаго вѣдомства, отослать для водворенія въ менѣе отдаленныя мѣста Сибири. Въ прочихъ частяхъ рѣшенія дѣла поступить по мнѣнію главнаго командира николаевскаго порта.

ПЕНСІИ ИЗЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ М. В.

Списокъ лицамъ, коимъ съ 1 сентября 1863 по 1 января 1864 года назначены пенсіи и пособія изъ эмеритальной кассы морскаго вѣдомства (*).

Кому именно назначены.	Оклады въ годъ серебромъ.
Пенсіи:	
Уволеннымъ отъ службы:	
Содержателю при строеніяхъ и при заводскихъ и портовыхъ мастерскихъ въ николаевскомъ портѣ, коллежскому секретарю Константину **Перушкину**, съ 1 сентября 1863 г.	36 руб. 75 к.
Помощнику старшаго сортоваго содержателя при экипажескихъ магазинахъ с.-петербургскаго порта, губернскому секретарю Александру **Хребтову**, съ 12 августа 1863 г.	36 — 75 »
Коммисару морскаго госпиталя въ николаевскомъ посту, провинціальному секретарю Сергѣю **Ларіонову**, съ 28 іюля 1862 г.	34 — 50 »
Такелажмейстеру бакинскаго порта, чиновнику 13-го класса Федору **Семенову**, съ 1 іюля 1863 г.	58 — »
Старшему дѣлопроизводителю канцеляріи главнаго командира кронштадтскаго порта, коллежскому ассесору Григорію **Путилову**, съ 1 октября 1863 г.	58 — »
Вдовамъ:	
Начальника артиллерійскаго управленія морскаго министерства, корпуса морской артиллеріи, генералъ-лейтенанта, Елисаветѣ Ивановой **Терентьевой**, съ 3 октября 1863 г.	114 — 50 »
Зміевскаго городничаго состоявшаго по флоту лейтенанта, Маріи Анфимовой **Чухниной**. . .	31 — 50 »
дѣтямъ ихъ: сыновьямъ Георгію. .	10 — 50 »
Сергѣю. . .	10 — 50 »
дочери Зинаидѣ. . .	10 — 50 »
съ 6 апрѣля 1863 г.	
Состоявшаго по портовымъ экипажамъ штабсъ-капитана, Татьянѣ Петровой **Балакиной** . . .	21 — 75 »
дѣтямъ ихъ: сыновьямъ Николаю	5 — 43¾ »
Сергѣю	5 — 43¾ »
дочерямъ Любови	5 — 43¾ »
Аннѣ	5 — 43¾ »
съ 9 октября 1863 года.	
Состоявшаго по адмиралтейству подпоручика, Маремьянѣ Ивановой **Голобоковой**.	17 — 40 »
дочери ихъ Александрѣ	5 — 80 »
съ 21 мая 1863 года.	

(*) Мор. Сб. № 2.

Лекарскаго помощнига 44 флотскаго экипажа, коллежскаго регистратора, Аннѣ Николаевой **Дедюхиной**, съ 19 іюня 1862 г.	21 руб.	60 к.
Подполковника корпуса корабельныхъ инженеровъ, Аннѣ Петровой **Рихтеръ**, съ 15 октября 1863 г.	32 —	25 »
Лекарскаго помощника 45 флотскаго экипажа, коллежскаго регистратора **Федорова**, Маріи Федоровой, съ 20 апрѣля 1863 года.	21 —	60 »
Умершихъ въ отставкѣ:		
Коллежскаго секретаря, Степанидѣ Николаевой **Манѣевой**, съ 25 іюня 1863 года	24 —	50 »
Надворнаго совѣтника, Францискѣ Францевой	31 —	50 »
Леви.	10 —	50 »
дочерямъ ихъ: Эммѣ-Луизѣ	10 —	50 »
Вильгельминѣ-Розаліи . . .		
съ 25 мая 1863 года.		
Коллежскаго секретаря, Иринѣ Ивановой **Амосовой**, съ 6 іюня 1863 года	21 —	60 »
Титулярнаго совѣтника, Пелагеи Петровой **Бѣлоусовой**, съ 29 мая 1863 г.	21 —	75 »
Статскаго совѣтника, Маріи Платоновой **Максимовой**, съ 6 мая 1863 г.	43 —	»
Коллеж. секрет. Аннѣ Павловой **Макаровой** .	21 —	75 »
и сыну ихъ Константину, съ 21 августа 1863 г.	7 —	25 »
Маіора, Дарьѣ Михайловой **Прокофьевой**, съ 2 октября 1863 года.	23 —	»
Коллежскаго секретаря, Акулинѣ Романовой **Половой**, съ 21 мая 1863 года.	21 —	75 »
Коллежскаго секретаря, Акулинѣ Дмитріевой **Егоровой**	24 —	50 »
дѣтямъ ихъ: сыну Николаю	6 —	12½ »
дочерямъ: Еленѣ	6 —	12½ »
Олимпіадѣ.	6 —	12½ »
Магдалинѣ.	6 —	12½ »
съ 3 марта 1863 года.		
Надворнаго совѣтника, Ольгѣ Ивановой **Клобицкой**, съ 20 октября 1863 года	34 —	50 »
Маіора, Авдотьѣ Васильевой **Пташкиной**. .	29 —	»
дѣтямъ ихъ: сыну Евграфу. . . .	9 —	66 »
дочери Глафирѣ. . . .	9 —	66 »
съ 2 октября 1863 года.		
Полковника, Елисаветѣ Ивановой **Прохоровой**.	51 —	50 »
дочерямъ ихъ: Ольгѣ.	17 —	16 »
Евгеніи	17 —	16 »
съ 14 сентября 1863 года.		
Капитана, Настасьѣ Григорьевой **Васильевой**, съ 30 октября 1863 года	21 —	60 »

Неизлечимо-больнымъ, совершенно-лѣтнимъ дочерямъ умершихъ въ отставкѣ.	
Полнаго генерала Тишевскаго, дѣвицѣ Елисаветѣ Яковлевой **Тишевской**, съ 12 іюня 1863 г.	47 руб. 66 к.
Чиновника 7 класса Алексѣева, круглой сиротѣ дѣвицѣ Аннѣ Тимофѣевой **Алексѣевой**, съ 24 марта 1863 года	21 — 60 »
Единовременныя пособія:	
Вдовамъ:	
Начальника архива морскаго министерства, дѣйствительнаго статскаго совѣтника, Александрѣ Доремидонтовой **Кочетовой** и дочери ихъ Зои.	171 — 54 »
Лейтенанта 45 флотскаго экипажа, Елисаветѣ Ивановой **Андросовой** и дочери отъ перваго брака Андросова, Надеждѣ.	94 — 50 »
Лекарскаго помощника морскаго кадетскаго корпуса, коллежскаго регистратора, Аннѣ Моисѣевой **Ульяновой**	64 — 50 »

II

ОФФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

ОБЪ УБЫТКАХЪ, ПРИНЯТЫХЪ НА СЧЕТЪ КАЗНЫ въ 1864 году.

ПО КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОМУ ДЕПАРТАМЕНТУ.

(Продолженіе (*).

11) Изъ представленнаго при запискѣ конторы с.-петербургскаго порта отъ 12 февраля сего года за № 922, акта, за подписаніемъ командира винтовой канонирской лодки «Зарница», о потерѣ съ оной въ 1862 г. перлиня въ 4 д., длиною 25 саж.,—видно, что при буксировкѣ означенной лодки пароходомъ «Курьеръ», буксирный перлинь въ 4 д. оборвался, и когда конецъ его упалъ въ море, то задѣлъ неизвѣстно за что, и съ расхода лодки вторично порвался; тогда обрывокъ перлиня въ 25 саж. остался въ морѣ.

Директоръ кораблестроительнаго департамента, на основаніи 4 п. 43 ст. общаго образованія управленія морскимъ вѣдомствомъ, разрѣшилъ контору с.-петербургскаго порта, происшедшій отъ потери 25 саж. перлиня убытокъ, на сумму *девять* руб. 97 к. принять на счетъ казны.

12) Командиръ свеаборгскаго порта, при рапортѣ отъ 28 января 1864 г. за № 164, представилъ въ кораблестроительный департаментъ вѣдомость съ актами утраченнымъ въ 1863 г. по разнымъ случаямъ вещамъ, испрашивая разрѣшенія о принятіи на счетъ казны происшедшаго отъ того убытка.

(*) М. Сб. № 3, оф.

Потеря вещей заключается въ слѣдующемъ:

Съ винтовыхъ канонирскихъ лодокъ:	Количество.	На сумму. Руб.	Коп.
«Лихачъ».			
Утоплено по нечаянности при доставаніи изъ-за борта воды, ведръ со штертами:			
15-го мая, матросомъ Фроловымъ, парусное	1	»	55
10 и 30 августа, 16 и 20 сентября, кочегарами Туршомъ и Глозиномъ и матросами: Разгуляевымъ и Костинымъ, деревянныхъ	4	1	80
При обмываніи наружныхъ бортовъ: 22 мая и 15 августа, матросомъ Корниловымъ и унтеръ-офицеромъ Доброскевичемъ, щетокъ	2	1	20
14 августа, 15 и 20 сентября, матросами Поповымъ, Смирновымъ и кочегаромъ Янъ Глозиномъ, коекъ ординарныхъ, во время мытья ихъ	4	10	»
4 сентября, матросомъ Чечулинымъ, бакъ съ желѣзными обручами во время мытья его	1	»	40
29 сентября и 1 октября, матросами Томосовымъ и Смирновымъ, скрябокъ желѣзныхъ	2	2	50
		16 р.	45 к.

Акты эти за подписаніемъ командира лодки, лейтенанта Анжу, и двухъ кондукторовъ.

«Пострѣлъ».			
1 іюня съ развѣшаннаго на лодкѣ леера унесло сильнымъ вѣтромъ въ море койку парусную	1	2	50
24 іюня, матросомъ Донатомъ утоплена при полосканіи койка	1	2	50
30 іюля, кочегаромъ Кокшаровымъ, при выбрасываніи мусора за бортъ, обронена съ борта, во время хода, койка .	1	2	50
18 іюня, буйрепъ въ 15 саж., который не оказался при вынутіи изъ воды якоря	1	3	80
3 іюля, машинистомъ Гороховымъ, на ходу лодки, опущена по нечаянности за бортъ съ мусоромъ кадка желѣзная .	1	1	40
13 іюля, матросомъ Егоровымъ, при мытьѣ бортовъ лодки, обронена за бортъ щетка ручная	1	»	60
27 іюля и 4 октября, при доставаніи воды изъ-за борта квартирм. Богдановымъ и машинист. Тимофѣевымъ утоплено парусинныхъ ведеръ со штертами	2	1	10
12 октября, при укладкѣ матеріаловъ и вещей содержателемъ Никитинымъ, обронена стклянка съ ртутью, которая и разбилась	фун. $2^1/_2$	1	$78^1/_4$
		16р.	$18^1/_4$к.

Акты эти за подписаніемъ командира лодки, капитанъ-лейтенанта Средняго и двухъ кондукторовъ.

«Звонъ».			
1 мая, при передачѣ съ вельбота на лодку вещей, матросомъ Миплоневымъ утопленъ футъ-блокъ съ простымъ гакомъ	1	2	25

6 мая, матросомъ Поповымъ утопленъ съ вельбота румпель желѣзный	1	1	50
22 іюня, 26 іюля и 4 октября, при доставаніи изъ-за борта воды матросами Воропановымъ и Колокневымъ утоплено парусныхъ ведръ со штертами	3	1	35
23 іюля, при узнаніи хода, оборвался лаглинь въ $1^1/_2$ мотка съ секторомъ	1	«	$63^3/_4$
11 сентября, при постановкѣ парусовъ, стакселемъ сдернуло съ борта пертулинь, длиною 8 саж. въ 4 дюйма, со складнымъ гакомъ	1	3	58
18 сентября и 3 октября, кочегаромъ Ротче и матросомъ Морозовымъ, при полосканіи шпикованныхъ матовъ, штерты отъ нихъ оборвались и маты утонули	2	2	84
		12 р.	$16^3/_4$ к.

Акты эти за подписаніемъ командира лодки, лейтенанта Аболешева, и кондуктора Самойлова.

«Гоголь».

12 мая, матросомъ Силинскимъ, при чисткѣ мѣднаго чайника въ $1^1/_2$ ведра, утопленъ кранъ отъ онаго	1	»	65
14 мая, матросомъ Алферовымъ утопленъ при мытьѣ бакъ деревянный	1		40
16 мая и 5 октября, матросами Цыпановымъ, Сергѣевымъ и Ивановымъ утоплены при мытьѣ койки ординарныя . . .	3	7	50
22 іюня, при буксировкѣ баржи, во время отданія буксира забрало винтомъ конецъ перлиня въ 15 саж., который и былъ обрубленъ, но снять его въ водѣ не было возможности; перлинь этотъ отъ дѣйствія винта развернулся и утонулъ . .	саж. 15	4	75
При отдачѣ же якоря, вырвало за бортъ пертулинь съ гакомъ	счет. 1	4	46
22 іюня, во время снятія съ якоря, при обмываніи бортовъ и якорнаго штока, утоплены щетки: палубная	1	»	72
бортовая	1	»	60
15 іюля, унт.-офицер; Карповымъ, при перемѣнѣ якоря и расклепываніи каната, утопленъ молотокъ желѣзный ручной	1	»	75
5 августа, у кочегара Дарбина, при высыпыніи мусора за бортъ, вырвалось изъ рукъ ведро желѣзное мусорное	1	2	16
18 августа, кочегаромъ Потаповымъ, при доставаніи изъ-за борта воды, утоплено парусинное ведро	1	»	45
29 сентября, кочегаромъ Фишеромъ, при погрузкѣ у г. Або угля, утоплена лопата желѣзная	1	1	35
3 октября, при узнаніи хода, оборвался лагъ съ лаглинемъ въ 25 сажень	1	»	23
		24 р.	2 к.

Акты эти за подписаніемъ командира лодки, лейтенанта Каяндера.

«Хватъ».

10 и 20 марта, при околкѣ льда около лодки, матросами: Югансономъ и Фмоктомъ утоплено:

Лопата баластная	1	»	80

Топоровъ ординарныхъ	2	1	50
1 октября, во время хода при бросаніи лага, оборвался оный съ лаглинемъ въ 15 саж.	1	»	65
4 октября, при бросаніи матросомъ Мерсомъ лота, утопленъ оный съ лотлинемъ	1	»	70
			3 к. 65к.

Акты эти за подписаніемъ командира лодки, лейтенанта Топеліуса.

Всего на . . . . . » 72 р. 46к.

Такъ какъ вышеозначенныя вещи утрачены или по нечаянности нижними чинами, или по неизбѣжнымъ случаямъ, директоръ кораблестроительнаго департамента, на основаніи 4 пун. 43 ст. общаго образованія управленія морскимъ вѣдомствомъ, разрѣшилъ происшедшій отъ потери показанныхъ вещей убытокъ на сумму *семьдесятъ два* руб. *сорокъ шесть* коп. сереб. принять на счетъ казны.

13) На основаніи Высочайше утвержденнаго 24 декабря 1862 года положенія о счетоводствѣ и отчетности магазиновъ, адмиралтействъ и заводовъ кораблестроительнаго вѣдомства, коммисія, назначенная для освидѣтельствованія матеріальнаго имущества адмиралтейскихъ ижорскихъ заводовъ, провѣривъ наличіе мастерскихъ, составила по каждой изъ нихъ особый актъ. По актамъ симъ, представленнымъ исправляющимъ должность начальника ижорскихъ заводовъ въ кораблестроительный департаментъ, значится, что въ мастерскихъ завода нѣкоторые матеріалы и вещи отъ долговременнаго употребленія, а другіе по разнымъ неизбѣжнымъ причинамъ оказались несоотвѣтствующаго качества, и потому удостоены коммисіею въ низшее наименованіе. Виновнымъ въ упущеніи по сохраненію казеннаго имущества никто не признанъ. Отъ обращенія значащихся въ актахъ вещей и матеріаловъ въ низшее наименованіе казна понесла убытки въ слѣдующемъ размѣрѣ: по малой машинной на 112 руб. 11 коп., по пильной на 401 руб. 14 коп., по малой кузницѣ на 67 руб. $58\frac{1}{4}$ коп. и по ремонтной части на 661 руб. 43 коп.

Директоръ кораблестроительнаго департамента, разсмотрѣвъ представленные отъ исправляющаго должность начальника ижорскихъ заводовъ акты коммисіи, утвердилъ ихъ и, на основаніи общаго образованія управленія морскимъ вѣдомствомъ 27 января 1860 года ст. 43, разрѣшилъ принять на счетъ казны убытки въ той суммѣ, въ какой оные исчислены по каждой изъ вышеприведенныхъ мастерскихъ ижорскихъ заводовъ.

О СУММАХЪ НА УДОВЛЕТВОРЕНІЕ КОМАНДЪ ЗА ЗАСЛУЖЕННУЮ МОРСКУЮ ПРОВИЗІЮ ВЪ КАМПАНІИ 1863 ГОДА,

ВЫДАННЫХЪ ИЗЪ КАЗНАЧЕЙСТВА МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА И ИЗЪ ПОРТОВЫХЪ КАЗНАЧЕЙСТВЪ ГГ. КОМАНДИРАМЪ ВОЕННЫХЪ СУДОВЪ.

НАЗВАНІЕ СУДОВЪ.		Сколько дней продолжалась кампанія.	Сколько во время кампаніи было дневныхъ порцій.	Сколько выдано денегъ.			
				За заслуженную провизію.		За унтеръ-офицерскія полупорціи.	
				Руб.	Коп.	Руб.	Коп.
По с.-петербургскому порту.							
Пароходы:	Ястребъ. . . .	236	7425	686	79	126	68
	Ильмень . . .	232	6728	346	$68\frac{1}{4}$	103	$74\frac{3}{4}$
	Онега	191	9037	405	$14\frac{1}{4}$	121	82
	Ладога	196	20614	1002	$5\frac{1}{4}$	253	63
	Славянка . . .	238	7229	453	$39\frac{3}{4}$	122	10
	Механикъ . . .	198	1981	172	$10\frac{1}{4}$	53	8
	Фонтанка . . .	204	5043	451	$23\frac{1}{4}$	100	$7\frac{3}{4}$
	Нева.	233	7330	491	83	104	$14\frac{1}{4}$
	Вѣстовой . . .	237	2891	270	$45\frac{1}{4}$	42	$38\frac{3}{4}$
	Араксъ. . . .	230	9017	428	83	103	$43\frac{3}{4}$
	Разсыльный . .	245	2940	148	$91\frac{1}{4}$	65	$74\frac{1}{4}$
Яхты:	Александрія . .	209	11 977	1017	$3\frac{1}{2}$	183	89
	Кор. Викторія .	119	5015	232	86	74	$48\frac{1}{4}$
	Забава	140	4418	224	$50\frac{1}{4}$	87	$65\frac{1}{2}$
	Костя	140	2380	169	$89\frac{1}{2}$	37	$55\frac{1}{2}$
	Волна	140	3758	168	$56\frac{3}{4}$	65	$98\frac{3}{4}$
	Никса	140	4084	165	77	72	$61\frac{3}{4}$
	Стрѣльна . . .	179	8435	522	$18\frac{3}{4}$	115	$8\frac{3}{4}$
Вин. лодки:	Волна	112	3366	112	$23\frac{3}{4}$	36	$55\frac{1}{4}$
	Ядро.	116	2687	60	12	62	$27\frac{1}{2}$
	Картечь. . . .	107	3532	119	$95\frac{3}{4}$	41	$53\frac{1}{2}$

Вин. лодки:	Пчела	136	4250	91	52	36	57¼
	Опытъ	180	6251	359	37	60	¼
	Вѣдьма	120	2640	9	84	32	19
	Броня	164	4803	186	45½	68	20
	Дождь	177	5190	112	16	62	63
	Ершъ	193	4961	239	12½	67	47¾
	Взрывъ	231	6006	415	91	103	30
Корветъ	Аскольдъ . . .	28	6156	60	»	57	98½
Невская брантвахта		244	16348	46	58	112	81
Въ 8-й флот. экипажъ . . .		488	113239	5866	93¼	893	65¼
Промѣр. командѣ рѣки Невы .		174	5761	284	70¼	60	56
— пар. Гал. островка. .		45	1350	206	61	12	2
Завѣд. гвард. загород. судами .		220	15980	1525	68½	269	26¼
На катера Имп. фамиліи. . .		214	16146	1373	70	117	48
По кронштадтскому порту.							
Корабль Имп. Николай 1-й . .		147	129 400	7403	23½	895	62½
Фрегаты:	Дмитрій Донской.	93	53 721	6770	55¾	549	4
	Генер.-Адмиралъ.	75	52 282	2312	92	408	48
	Касторъ	82	19 097	755	26¼	443	57
	Свѣтлана . . .	121	63 304	2545	35	542	41
Корветы:	Баянъ	140	34 977	1347	82½	261	72½
	Соколъ	134	23 265	776	»	218	3½
Клипера:	Яхонтъ . . .	96	14 172	397	77¼	122	32
	Изумрудъ . . .	100	15 591	486	73¾	141	78½
	Жемчугъ. . . .	86	13 058	831	96	113	16¼
Пар. фрегаты:	Храбрый. . . .	243	49 876	2282	81½	349	37½
	Рюрикъ	211	32 945	1976	11¾	279	82
	Смѣлый	156	42 886	2726	33¼	240	81
	Владиміръ . . .	201	20 753	1265	24	208	48

Пар.-фрегаты:	Камчатка . . .	147	34 079	2066	33¼	262	58¾
	Олафъ	222	49 606	2958	6¾	307	23¼
Вин. шхуны:	Компасъ. . . .	195	11 141	861	91½	212	59
	Секстанъ. . . .	170	10 608	384	11½	168	48
	Алеутъ	122	5255	199	12	87	41
	Вѣха	219	9785	687	54¼	170	26
Яхта:	Штандартъ . . .	166	27 751	1600	74½	330	22¼
Транспорты:	Артельщикъ. . .	230	17 026	1020	17	185	98
	Красная горка. .	205	14 820	639	56¼	180	62½
Тендеръ	Кончикъ. . . .	68	1553	62	25	36	7
Пароходы:	Ижора	231	8128	390	65¾	131	35
	Невка	182	9702	591	5½	151	39¾
	Петербургъ . . .	236	6682	304	97¾	105	8½
	Курьеръ. . . .	187	14 016	414	53¼	184	84½
Отрядъ батарейныхъ плотовъ .		181	51 150	1746	99½	400	»
Вин лодки:	Панцырь. . . .	243	6463	389	68¾	108	48
	Шмель	237	6161	387	21½	107	76½
	Повѣса	140	3467	164	77½	55	17½
	Проказникъ. . .	130	4129	58	60	55	62½
	Щеголь	172	7245	243	67¾	103	48
	Мятель	144	4587	178	47	65	8¾
	Градъ.	182	5901	137	59¼	68	75
	Сорванецъ . . .	155	5351	218	69	68	21
	Копье.	178	6766	83	34½	67	95
	Шквалъ	182	5882	264	35½	81	25
	Зарево	180	6697	156	48¾	80	74
	Бурунъ	202	5999	216	44	58	6¼
	Кольчуга . . .	175	6242	302	98	46	87½
	Буянъ	99	3255	133	97¾	43	12½
	Лукъ	116	3252	52	53½	28	56

Вин. лодки: Забіяка	107	3540	114	71$\frac{1}{4}$	47	47
Зарница	104	3251	125	92	44	75
Толчея	132	7737	281	94	99	82
Осетръ	158	3224	84	16	28	29
Балагуръ . . .	100	2932	33	19$\frac{1}{2}$	29	2
Отливъ	126	10 222	104	68$\frac{1}{4}$	154	50
Коршунъ . . .	109	3636	106	63$\frac{3}{4}$	49	12$\frac{1}{2}$
Роса	117	3736	154	72	41	78$\frac{1}{2}$
Шалунъ	135	4164	107	30$\frac{3}{4}$	70	»
Чайка.	142	3800	118	80$\frac{1}{2}$	37	23
Порывъ	145	5169	206	92	79	82
Снѣгъ	92	3057	45	53	49	81$\frac{1}{2}$
Вихрь	125	4088	151	92	44	64
Комаръ	128	4086	117	38$\frac{1}{2}$	57	15
Шлемъ	191	6033	139	63	66	50
Морозъ	203	7058	225	9$\frac{1}{2}$	111	74$\frac{1}{2}$
Выстрѣлъ . . .	189	5980	221	68	101	25
Домовой. . . .	160	5372	206	40$\frac{1}{4}$	87	14
Оса	204	6979	216	72$\frac{3}{4}$	118	93
Дымъ.	186	5628	121	27	49	80$\frac{1}{4}$
Вьюга	181	5789	157	45	96	98
Баба-Яга . . .	195	6310	159	90$\frac{1}{2}$	86	87$\frac{1}{2}$
Иней.	177	5410	105	8	47	5$\frac{3}{4}$
Оборотень . . .	182	5973	227	7	65	»
Стерлядь. . . .	204	6668	209	44	54	46$\frac{1}{2}$
Пламя	189	5733	105	50$\frac{1}{2}$	82	48
Лѣшій	189	6377	304	72$\frac{1}{2}$	68	39
Отряда морскаго корпуса винт. лодки Прибой и Марево. . . .	84	6630	228	17$\frac{3}{4}$	94	37$\frac{1}{2}$
Лондонское маячное судно . .	218	4152	354	27	59	39

Гидравл. кораб. докъ	271	99 926	4530	77	546	69
Внутренняя брантвахта . . .	253	186 782	7825	84	1427	6
Мор. телеграфы: Кронштадтскій.	255	4080	69	72½	22	76¾
Ораніенбаумскій.	232	1392	4	67	»	»
Красногорскій . .	256	1536	84	51	»	»
По ревельскому порту:						
Пар. фрегатъ Соломбала . . .	184	25 361	1161	»	190	30
Шкуна Баканъ	207	10 655	864	2	207	26
По гребнымъ судамъ землечерпательной машины.	206	7923	409	42	33	61
Внутр. брантвахта.	365	14 535	311	98½	140	29
Плав. маяки: Калбодегрундскій.	198	5516	300	17	71	56½
Ревельстейнскій . .	187	5075	378	94	69	65¾
По свеаборгскому порту:						
Винт. лодки: Лихачъ	170	4816	91	92	109	2
Туча	172	5947	274	47½	104	87¼
Пострѣлъ . . .	169	5145	149	76	47	33
Трескъ	169	5743	116	12	62	9
Гоголь	164	5326	129	93¼	85	70¾
Итого	»	»	88 663	66½	17 798	54½

(Сообщено отъ коммисаріатскаго департамента м. м.).

Рапортъ командира фр. «Олегъ», кап. 2 р. Андреева (*).

Пирей; 20 декабря 1863 года.

19 декабря ввѣренный мнѣ фрегатъ перешелъ изъ Саламинской бухты въ Пирей, по желанію г. Посланника, палагающаго, что присутствіе въ Пиреѣ большаго числа иностранныхъ судовъ можетъ способствовать поддержанію спокойствія въ начинающемъ вновь волноваться населеніи Афинъ. Стоянка же въ Пиреѣ далеко не такъ удобна и покойна, какъ стоянка въ Саламинѣ; изъ Пирейской бухты, при свѣжихъ вѣтрахъ, трудно и почти невозможно выйдти, но за ежедневною провизіею и прѣсною водой отсюда посылать ближе.

Англійскіе корабли, приходя изъ Мальты съ большими запасами угля, не жалѣютъ издерживать его на опрѣсненіе воды, и собственно для питья употребляютъ дистиллированную воду; но я не могу дозволить себѣ этой роскоши, имѣя въ ящикахъ угля только на двое съ половиной сутокъ хода. Первою моею заботой по прибытіи въ Грецію было купить угля для пополненія фрегатскихъ ящиковъ, но до-сихъ-поръ я нѣ могъ привести этого въ исполненіе. Только греческая пароходная компанія имѣетъ здѣсь весьма небольшой складъ угля, мелкаго, стараго, почти негоднаго, и котораго часть она согласна продать по чрезвычайно дорогой цѣнѣ (60 франк. за тоннъ, или 25 коп. пудъ); вновь же угля давно не привозятъ въ Пирей, и ни англичане, ни французы не возобновляютъ принадлежавшихъ имъ прежде складовъ. Нѣкоторые здѣшніе торговцы ожидаютъ прихода судовъ съ углемъ, но если бы это и осуществилось, то цѣна его не понизится, и я не знаю должно-ли купить количество угля, нужное для пополненія фрегатскихъ ящиковъ, по этой высокой цѣнѣ, или можно надѣяться, что если фрегатъ получитъ приказаніе уйдти изъ Пирея, то ему будетъ дозволено зайдти въ Мальту? Морская провизія здѣсь есть и цѣна ея нѣсколько ниже цѣнъ прочихъ портовъ Средиземнаго моря, но сухари непрочнаго приготовленія и ими нельзя запасаться въ большомъ количествѣ.

Здоровье команды весьма удовлетворительно; въ лазаретѣ находится только 4 человѣка больныхъ береговой болѣзнью.

(*) Послѣдній рапортъ кап. 2 р. Андреева былъ помѣщенъ въ М. Сб. за февр., оф., стр. 39—46.

ВѢДОМОСТЬ ВОЕННЫМЪ СУДАМЪ,

НАХОДЯЩИМСЯ ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ.

(*исправлено по 30 марта*)

Названіе судовъ.	Число: Орудій.	Силъ.	Офицер., гардемар. и кондук.	Нижнихъ чиновъ.	Командиры.	Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ.
Эскадра у сѣверныхъ береговъ Америки:						
Фрег. **Александръ-Невскій** . . .	50	800	39	664	К. 1 р. *Ѳедоровскій.*	17 д. 1863 г. приб. на Гампт.-Роад.
Фрег. **Пересвѣтъ** .	43	450	39	531	К.-Л. *Копытовъ.*	14 фев. приб. въ Гаванну.
— **Ослябя** . .	35	360	25	431	К. 1 р. *Бутаковъ 3.*	16 янв. нах. на Гампт.-Роад. у крѣп. Монрое,
Корв. **Варягъ** . .	17	360	27	303	К.-Л. *Лундъ.*	22 фев. выш. съ рейд. г. Анапол.
— **Витязь** . .	17	360	24	302	К.-Л. *Кремеръ.*	29 февр. снялся съ Кингстон. р., на Ямайкѣ.
Клип. **Алмазъ** . .	5	350	15	162	К.-Л. *Зеленой.*	14 фев. приб. на Балтимор. рейдъ.
Эскадра Тихаго Океана:						
Корв. **Калевала** .	11	250	19	159	К.-Л. *Желтухинъ.* (К-щій)	27 окт. находился въ С.-Франциско
» **Богатырь** .	17	360	21	266	К.-Л. *Скрыплевъ.*	Тоже.
» **Рында** . .	11	160	18	159	Л. *Басаргинъ.* (К-щій)	26 нояб. находился въ С.-Франциско.
Клип. **Абрекъ** . .	5	300	17	128	К. 2 р. *Пилкинъ 1.*	17 октября приб. въ С.Франциско.
» **Гайдамакъ**.	7	250	15	138	К.-Л. *Пещуровъ.*	27 окт. (8 нояб.) нах. въ С.Франц.
Въ отдѣльномъ плаваніи: Въ Средиземномъ морѣ.						
Фрегатъ **Олегъ** . .	57	800	37	679	Фл.-Ад. К. 1 р. *Бирилевъ.*	25 января находился на Пирейскомъ рейдѣ.
На станціи въ Константинополѣ.						
Пароходъ **Таманъ** .	—	180	8	70	*Л. Горъ.* (К-щій)	Въ Константинополѣ.

ВѢДОМОСТЬ КАПИТАЛАМЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ

МОРСКАГО ВѢДОМСТВА, КЪ 1-МУ МАРТА 1864 Г.

Суммъ эмеритальнаго капитала морскаго вѣдомства:	Оставалось къ 1-му февраля.		Поступило въ февралѣ.		Итого.		Израсходовано въ февралѣ.		Осталось къ 1-му марта.	
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
Въ деньгахъ.	1115	27¼	24329	14½	25444	41¾	23416	46½	2027	95¼
Въ билетахъ Коммисіи Погашенія долговъ:										
а) 5-го 4% займа . .	750000	»	»	»	750000	»	»	»	750000	»
б) 5 и 6-го 5% займа.	208000	»	»	»	208000	»	»	»	208000	»
в) 4% непрерывно-доходныхъ билетахъ. .	564865	»	»	»	564865	»	»	»	564865	»
Въ облигаціяхъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.	1000000	»	»	»	1000000	»	»	»	1000000	»
Въ 5% выкупныхъ свидѣтельствахъ . .	2139300	»	»	»	2139300	»	»	»	2139300	»
Итого. . . .	4663280	27¼	24329	14½	4687609	41¾	23416	46½	4664192	95¼
Въ томъ числѣ:										
Билетами	»	»	»	»	»	»	»	»	4662165	»
Деньгами	»	»	»	»	»	»	»	»	2027	95¼

Примѣчаніе. Принадлежащіе эмеритальной кассѣ деньги состоятъ въ числѣ общихъ суммъ казначейства морскаго министерства на текущемъ счетѣ въ государственномъ банкѣ; а билеты, облигаціи и проч. процентныя бумаги хранятся въ особомъ сундукѣ, въ общей кладовой морскаго министерства и, по освидѣтельствованіи 10 сего марта, оказались въ цѣлости.

Эмеритальную кассу повѣряли и подлинный актъ свидѣтельства подписали: завѣдывающій эмеритальною кассою Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ *Варрандъ*, Контръ-Адмиралъ Князь *Голицынъ*, Генералъ-Маіоръ *Мещеряковъ*, Капитанъ 1 ранга *Горковенко*, Статскій Совѣтникъ *Пещуровъ*, Статскій Совѣтникъ *Маннъ* и Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ *Бѣльковскій*.

Начальникъ Казначейства *Бѣльковскій*.

III

НЕОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ

ИЗЪ ДОРОЖНЫХЪ ЗАПИСОКЪ.

(1860)

РОСТОВЪ НА ДОНУ.

Бываютъ у насъ дороги съ сюрпризами, и къ числу ихъ принадлежитъ путь между Таганрогомъ и Ростовомъ. Но вы не думайте, читатель, что встрѣтитъ васъ какое-нибудь прекрасное шоссе, красивое мѣстоположеніе, или одно изъ удобствъ, о которомъ вамъ и во снѣ не грезилось. Увы, сюрпризъ, ожидающій васъ на половинѣ дороги, по своему свойству—самый безотрадный, печально дѣйствующій на самое лучшее расположеніе духа.

Яснымъ утромъ, на добрыхъ лошадяхъ выѣхалъ я изъ Таганрога, разсчитывая прибыть за-свѣтло въ Ростовъ, и къ моему удовольствію, на первой, сумбецкой, станціи меня отправили не больше какъ черезъ десять минутъ на хорошей тройкѣ въ помѣстительномъ почтовомъ фургонѣ. Сжатая морозомъ дорога лоснилась на солнцѣ и могла поспорить съ любымъ шоссе. Колесо не стучало и издавало какой то однообразный гулъ, и ни отъ нихъ, ни отъ лошадиныхъ копытъ не поднималась пыль, иной разъ захватывающая дыханіе путника. При этихъ условіяхъ семьдесятъ верстъ казались мнѣ бездѣлицей, и я безмятежно покуривалъ себѣ сигару, не приходя даже въ печальное настроеніе при видѣ голой, безпредметной степи влѣво, можетъ быть, впрочемъ, потому, что вправо виднѣлся кончикъ Азовскаго моря, въ которое впадаетъ донская долина. Легкіе намеки желудка о наступленіи полудня и поры завтрака я убаюкивалъ полной увѣренностью часа черезъ три пообѣдать въ порядочной гостинницѣ, и ѣхалъ какъ человѣкъ, неимѣвшій въ виду ни малѣйшей дорожной невзгоды. Вскорѣ, однакожъ, моя непростительная безпечность была наказана тѣмъ болѣе по заслугамъ, что, сбитый съ толку неправильными зигзагами Екатеринославской губерніи въ этой мѣстности, не зналъ, что добрыя сумбецкія лошади давно везли

меня въ предѣлахъ Земли Войска Донскаго. Вотъ мы своротили съ большой дороги и поѣхали въ степь. Я ничего не подозрѣвалъ, полагая слѣдовать однимъ изъ кратчайшихъ путей, и не обратилъ даже вниманія на жалкую землянку, торчавшую въ пустырѣ на какомъ-то печальномъ косогорѣ. Заблужденіе мое готово было продлиться еще нѣсколько минутъ, но у двери землянки разсмотрѣлъ я форменный столбъ, обозначающій почтовую станцію. Ямщикъ поворотилъ къ землянкѣ.

— Это станція? спросилъ я, озадаченный нѣсколько строеніемъ въ родѣ Горькой, Безъимянной и проч. (*).

— Какъ же, Морскочулецкая. Отсюда пойдетъ на Чалтырь, а тамъ и Ростовъ, отвѣчалъ ямщикъ, осаживая тройку у порога, на которомъ лежала черная собака.

На звонъ колокольчика никто, однакоже, не вышелъ, да и вообще по двору (если можно назвать дворомъ пустырь между землянкой и конюшней) никого не было видно. Отворивъ дверь на право, я до того пораженъ былъ сходствомъ землянки съ Горькой, Воробьевкой и Безъимянной, что невольно подошелъ къ стѣнѣ прочесть первую таблицу и съ ужасомъ увидѣлъ подпись войсковаго почтмейстера. Значитъ я неожиданно снова очутился въ Донской землѣ, и всѣ мечты о скоромъ пріѣздѣ въ Ростовъ, объ обѣдѣ исчезли, а вмѣсто ихъ выросли ужасающіе призраки суточнаго сидѣнья въ отвратительной лачугѣ, жертвой голода, угара и всевозможныхъ притѣсненій, недозволенныхъ de jure, но зачастую совершающихся de facto. Черезъ нѣсколько минутъ за перегородкой послышался шорохъ, и ко мнѣ вышелъ заспанный смотритель. На лицѣ его сіяла добродушная улыбка, которая, однакоже, не служила для меня символомъ благодати. Отвѣтивъ поклономъ на поклонъ, я добылъ изъ сумки подорожную. Смотритель взялъ ее и равнодушно положилъ на столикъ.

— Мнѣ надобно ѣхать тотчасъ же, сказалъ я, озадаченный подобнымъ равнодушіемъ.

— Извините меня, но врядъ ли вы сегодня выѣдете.

— Какъ?

— Лошади всѣ вышли, а когда придутъ—неизвѣстно. У насъ, во-первыхъ, нѣтъ комплекта, а во-вторыхъ, и тѣ, которыя есть, такъ плохи, что едва передвигаютъ ноги.

— Кто же содержитъ эту станцію?

Смотритель мнѣ назвалъ господина, содержателя Горькой, Безъ-

(*) Станціи въ Землѣ Войска Донскаго.

имянной и Воробьевки, и я дальше не сталъ разспрашивать. Но положеніе мое сдѣлалось невыносимо. Крошечная лачуга съ сырыми стѣнами, по которымъ возлѣ оконъ струились потоки, запахъ кожи, дегтя и различныхъ другихъ веществъ, къ которому какъ ни привыкай, а онъ кажется отвратительнымъ, наконецъ отсутствіе всего съѣдомаго, привели меня въ чрезвычайно грустное расположеніе духа. Я сидѣлъ на диванчикѣ и не говорилъ ни слова, смотритель тоже сильно барабанилъ по столу пальцами. Онъ первый, однакоже, нарушилъ безмолвіе.

— Осмѣлюсь просить—одолжите табачку на папироску; признаться весь вышелъ.

Я исполнилъ эту просьбу.

— Скажите, пожалуста—когда же я уѣду?

— Съ моимъ бы величайшимъ удовольствіемъ отправилъ васъ хоть сію минуту, по ей-Богу нѣтъ возможности. Раньше ночи нельзя и думать, и то если выкормится *курьерская тройка*, которая недавно возвратилась.

— Въ которомъ же часу можно надѣяться?

— Чтобы васъ не обманывать: въ девять часовъ будьте увѣрены—выѣдете.

Я повѣрилъ время—было только половина втораго.

— Какъ бы хоть что нибудь пообѣдать!

— Ну, это, я вамъ скажу, трудно.

— Вы же, надѣюсь, каждый день обѣдаете?

— Какъ же-съ.

— Можетъ быть, есть что нибудь?

— Признаться, пообѣдали. Былъ пустой борщъ, да уха съ картофелемъ.

— Нельзя ли изготовить хоть яичницу.

— Развѣ послать въ деревню за припасами.

— Пожалуста пошлите.

— Знаете, что я вамъ осмѣлюсь предложить.

— Что такое?

— Вѣдь вы все равно будете скучать. Здѣсь въ нѣсколькихъ верстахъ живетъ мой пріятель. Поѣдемте къ нему—онъ насъ угоститъ сперва банькой, а потомъ и всѣмъ прочимъ.

— Очень вамъ благодаренъ, но я не поѣду. Въ банѣ помыться было бы не дурно, но для этого нужно распаковывать вещи, да и послѣ бани ѣхать въ холодъ нездорово. Вы велите поставить мнѣ самоваръ, а сами отправляйтесь къ пріятелю, только распорядитесь, чтобъ къ девяти часамъ меня непремѣнно отправили.

— Будьте покойны.

Черезъ полчаса я пилъ чай и читалъ книгу, а смотритель на парѣ тощихъ клячъ отправился въ баньку съ семействомъ за четыре версты, приказавъ старостѣ—въ случаѣ онъ не вернется къ девяти часамъ,—отправить меня *на курьерскихъ*. Одинъ томикъ убористой печати, бывшій на верху, занялъ у меня не болѣе двухъ часовъ, раздѣлывать чемоданъ и искать втораго мнѣ не хотѣлось, и я рѣшился совершить какую-нибудь прогулку для сокращенія времени. Идти гулять можно было только развѣ въ степь по дорогѣ. Я сдѣлалъ бы это, но тучи, надвигавшіяся съ востока, начали грозить дождемъ, и я ограничился тѣмъ, что, сѣвъ на завалинкѣ, вступилъ въ разговоръ съ ямщиками.

— Какъ вы здѣсь поживаете, братцы? отозвался я къ одному высокому парню, физіономія котораго не лишена была лукавства.

— Живемъ пока.

— И вѣрно рѣдко въ гонъ достается.

— Правду сказать, не часто, отвѣчалъ ямщикъ, ухмыляясь и почесывая затылокъ.

— А проѣздъ большой по дорогѣ?

— Большой-то большой, только рѣдко кто ѣздитъ здѣсь на почтовыхъ.

— А какъ же?

— Да видите ли, баринъ, проѣзжаютъ здѣсь почитай все ростовскіе или таганрогскіе, а эти хорошо знаютъ Морскочулецкую станцію. Въ Ростовѣ тоже нѣтъ на почтѣ лошадей—содержатель обанкрутился, чтоли,—вотъ и наровятъ нанять отъ мѣста до мѣста. Къ намъ заѣдетъ развѣ дальній сѣдокъ.

— А какъ заѣдетъ?

— Ну, проживетъ сутки, другіе, а тамъ какъ нибудь отправимъ.

— И никто не жалуется?

— Какъ не жаловаться, да проку мало. Содержатель нашъ имѣетъ крупный чинъ, такъ извѣстно, въ городѣ ихъ рука.

— Ты ужъ много больно болтаешь, отозвался староста, принимавшій близко къ сердцу хозяйскіе интересы.

— А что болтаю—говорю дѣло.

— Забылъ вѣрно пословицу «держи языкъ за зубами».

— Нечего забывать-то! Вамъ хорошо: если пріѣдетъ какой злючій, вы и разбѣжитесь, а нашему брату везти надо; не васъ по шеѣ костыляютъ. Вотъ и намедни лемортиръ кого поколотилъ? А за что?

— Сгрубилъ, должно быть.

— Нѣтъ, не сгрубилъ,—проѣзжающему грубить нельзя, а за лошадей.

— Сиволапый! да развѣ проѣзжающій смѣетъ бить-то! ему бить тоже не указано.

— Да, поди-ты!

— А какъ же вы почту возите? спросилъ я.

— А какъ возимъ: примѣрно завтра почта, мы сегодня никому лошадей не даемъ, заберемъ ихъ изъ степи и кое-чѣмъ подкормимъ. Случаемъ бываетъ большая грязь, у насъ есть пара быковъ, обходимся какъ нибудь.

Начало вечерѣть, и холодный мелкій дождикъ прогналъ меня въ комнату. До срока отправленія оставалось по крайней мѣрѣ четыре часа, которые надобно же было чѣмъ нибудь пополнить. Мнѣ подали тоненькій сальный огарокъ въ такомъ подсвѣчникѣ, что не было возможности къ нему прикоснуться. Рѣшась воспользоваться одиночествомъ и тишиною, я принялся набрасывать таганрогскія замѣтки. Свѣчка была со мной въ сумкѣ, бумага тоже, оставалось только приловчиться на неудобномъ столикѣ. Но у крыльца раздался звонокъ, и скоро вошелъ высокаго роста проѣзжій, отряхивая мохнатую шапку.

— Лошадей! грозно закричалъ онъ, такъ что задрожали стекла.

Отвѣта не послѣдовало.

— Эй! произнесъ онъ еще громче.

Никакого отклика.

— Гдѣ же эти черти? спросилъ онъ нѣсколько мягче.

— Нѣтъ ли кого въ другой комнатѣ, что изъ сѣней, проговорилъ я.

— А вотъ пойду.

Проѣзжій разразился бранью въ сѣняхъ и, напавъ, на кого-то, началъ колотить безъ милосердія.

— За что вы деретесь? это я! пищалъ женскій голосъ. Ахти мнѣ Господи!

— Ну чортъ тебя зналъ, что ты баба, я и рукъ бы не моралъ. Подавай мнѣ старосту или смотрителя.

Визгъ продолжался и проѣзжій вернулся въ комнату проѣзжающихъ.

— Вотъ порядки, чортъ побери! Вы давно здѣсь?

— Пять часовъ.

— Какъ? и вы никому не избили морды?

— Это не въ моихъ обычаяхъ.

— Что за обычаи на станціи—отвалялъ встрѣчнаго и поперечнаго—и баста!

— У каждаго своя метода.

— Да что тутъ за методы! Эй, сторожъ!

Никто не являлся.

Проѣзжій снова отправился на поиски. Въ другой избѣ раздался крикъ, но кричало нѣсколько голосовъ, и храбрый сынъ Марса поспѣшно вбѣжалъ ко мнѣ.

— Знаете ли, что это разбойники! проговорилъ онъ взволнованнымъ голосомъ.

Я молчалъ.

— Я хотѣлъ въ морду какого то бестію, а онъ, ракалія, говоритъ: «не извольте драться!» Слышите ли—мнѣ.... О, я этого такъ не оставлю.

— Видите ли, что и ваша метода не всегда удобна.

— Но вѣдь я на службѣ состою?

— Что же изъ этого слѣдуетъ?

— Вотъ я и запишу жалобу.

— Я полагаю, что вся уже книга исписана, да и наконецъ въ чемъ же будетъ заключаться жалоба?

— Какъ въ чемъ. Во-первыхъ, нѣтъ лошадей, во-вторыхъ—староста грубіянъ.

— Вѣдь вы лошадей еще и не требовали, а староста, если онъ и дѣйствительно мошенникъ, въ чемъ я увѣренъ, то, мнѣ кажется, имѣетъ право защищаться отъ побоевъ.

Проѣзжій уставилъ на меня глаза на нѣсколько минутъ.

— Что же, прикажете имъ кланяться?

— Я съ вами согласенъ, что необходимо бы поступить съ ними энергически, но не мы съ вами можемъ пособить горю. Здѣшній содержатель имѣетъ еще три станціи, и всѣ онѣ отвратительны.

— Какъ же намъ быть? вѣдь станція въ степи одна.

— Полагаю, за свою особу бояться нечего, а смотритель обѣщалъ отправить меня въ 9 часовъ.

— А все записать жалобу.

— Напрасная трата времени.

— Пожалуй, не дадутъ чернилъ.

— У меня есть все къ вашимъ услугамъ. Но позвольте, прежде освидѣтельствуемъ—есть ли мѣсто.

Жалобная книга представилась намъ испещренною до нельзя, но довольно было одного взгляда на резолюціи, чтобы убѣдиться въ невозможности—получить какое бы то ни было удовлетвореніе. Можно бы привести много примѣровъ, но я перезабылъ жалобы, за исключеніемъ одной, которая бросалась въ глаза. Екатеринославскій гражданскій губернаторъ заявлялъ, что ему не дали лошадей и что ста-

роста явился къ нему *въ нетрезвомъ видѣ*. Послѣдняя фраза неловко подчищена и другимъ почеркомъ написано въ *несравномъ видѣ*. Замѣчательно, что почтовая контора оправдала станцію и только изъ любезности къ важному сану губернатора—оштрафовала старосту двумя рублями серебромъ.

Спутникъ мой улегся на диванчикъ и богатырски захрапѣлъ отъ скуки. Часамъ къ семи пріѣхалъ смотритель, и въ половинѣ девятаго я былъ уже на пути къ Ростову. Курьерскія лошади везли меня шагомъ, и я едва доплелся до Чалтыря въ два часа пополуночи. Въ Ростовѣ прибылъ я на разсвѣтѣ. Ямщикъ привезъ меня въ петербургскую гостинницу, занимающую большой двух-этажный домъ на углу Московской улицы. Относительно помѣщенія и удобствъ для проѣзжаго, Ростовъ, не смотря, что уѣздный городъ, едва ли не лучшій во всемъ новороссійскомъ краѣ, за исключеніемъ Одессы. Гостинницъ нѣсколько, и всѣ онѣ неизмѣримо выше таганрогскихъ, какъ относительно стола, такъ и относительно нумеровъ и порядка.

Я не видѣлъ Ростова ровно пятнадцать лѣтъ, и хоть встрѣчалось мнѣ довольно городовъ, которые проѣзжалъ я послѣ такого же промежутка времени, однако ни одинъ не измѣнялся такъ сильно въ свою пользу. Ростовъ былъ для меня рѣшительно неузнаваемъ, не потому, чтобы я забылъ его до такой степени, но оттого, что дѣйствительно произошли въ немъ большія перемѣны. Пятнадцать лѣтъ назадъ, Ростовъ походилъ на многіе уѣздные города, какъ наружностью, такъ и внутреннимъ бытомъ, но теперь уступятъ ему нѣкоторые и изъ губернскихъ городовъ, не говоря уже торговлей, но и зданіями и удобствами, въ чемъ вообще нуждается наша провинція. Хорошій двух-этажный домъ не только не рѣдкость въ Ростовѣ, но другихъ вы и не увидите на лучшихъ улицахъ, особенно въ центрѣ города. Улицы эти по большей части прямы, довольно широки и до того уже наполнены строеніями, что много новыхъ зданій появилось на площади, прежде бывшей пустыремъ, тянувшейся между городомъ и крѣпостью Св. Дмитрія. Много возведено уже домовъ на берегу Дона, туда же по направленію къ Нахичевани. Гостиный дворъ не отвѣчаетъ окружающимъ зданіямъ, онъ даже малъ для такого города; но за то множество магазиновъ и лавокъ подъ домами и нѣсколько деревянныхъ корпусовъ строится на новой площади. Но такъ какъ ростовская торговля не ограничивается городомъ, то и всѣ большіе капитальные магазины тянутся у пристани по берегу Дона, занимая большое пространство. Только здѣсь, въ присутствіи цѣлаго лѣса мачтъ, вы видите, что имѣете дѣло съ городомъ, ведущимъ милліонную торговлю. Кромѣ хлѣбныхъ магазиновъ, занимающихъ берегъ, много уже построено помѣщеній

для оптовой желѣзной торговли, которая, (не смотря на огромную цѣну желѣза въ краѣ, идетъ успѣшно, благодаря настоятельной необходимости этого товара. А новороссійскій край много терпитъ отъ дороговизны желѣза. Крестьянинъ не куетъ колесъ и лошадей собственно по этой причинѣ и иногда не покупаетъ желѣза и для болѣе нужнаго дѣла. Не понизится ли пошлина на привозное желѣзо, а безъ этого невозможно усовершенствованіе земледѣлія въ простонародьѣ. Легко сказать—пріобрѣсти какое нибудь желѣзное орудіе. Новороссійскій крестьянинъ дѣйствительно дѣлалъ бы бороны, вилы и прочіе снаряды изъ желѣза, если бы могъ довольствоваться заграничнымъ матеріаломъ, тѣмъ болѣе, что въ краѣ и лѣсъ не дешевъ; но если пудъ желѣза онъ долженъ покупать въ три и три съ половиною рубля, тутъ выборъ, конечно, не подлежитъ сомнѣнію. Если необходимо покровительство нашимъ горнозаводчикамъ, необходимо было бы такое же снисхожденіе южной полосѣ, которая можетъ имѣть иностранное желѣзо вчетверо дешевле, а это въ земледѣльческомъ быту—предметъ первой потребности, наравнѣ съ хлѣбомъ и солью. Главное общество желѣзныхъ дорогъ пользуется льготами и получаетъ изъ за-границы рельсы безпошлинно; общество это, при всей его полезности, стремится, однакоже, къ возможно большимъ барышамъ и обогащаетъ людей со средствами. Государство теряетъ въ его пользу сотни тысячъ рублей, хотя и безъ этой жертвы общество выстроило бы дороги, взнося въ казну пошлины и давъ значительную выгоду нашимъ заводамъ. Но если бы въ годъ казна жертвовала сто тысячъ, уменьшая пошлину съ привознаго желѣза,—кто знаетъ какіе произошли бы результаты для Новороссіи, въ особенности для ея земледѣлія. Благоразумные помѣщики начали уже тамъ реформу; многочисленные колонисты, находясь въ исключительномъ положеніи, всегда занимались болѣе или менѣе улучшеннымъ земледѣліемъ,—остаются одни крестьяне при допотопномъ способѣ, которые, смѣю увѣрить, съ удешевленіемъ желѣза, пошли бы по новому пути хозяйства. У крестьянина вѣдь своя логика. Укажите ему на его неуклюжій возъ и на легкіе нѣмецкіе фургоны, онъ тотчасъ сознаетъ всѣ преимущества послѣдняго.

— Отчего же ты не сдѣлаешь себѣ такого?

— А гдѣ же я возьму сто карбованцевъ (рублей)? спроситъ онъ васъ, въ свою очередь.

Дѣйствительно, въ Новороссіи крытый фургонъ стоитъ иногда около 120 р.—сумма значительная для нашего крестьянина, за которую за границей можно пріобрѣсти коляску. Нѣмецъ, пользую-

щійся шестьюдесятью десятинами земли и обработывающій ее улучшенными способами, получаетъ доходы, позволяющіе ему истратить сто рублей на повозку; наконецъ, колонистъ, считая этотъ экипажъ предметомъ первой необходимости, прибѣгаетъ и къ кредиту; но крестьянинъ нашъ обставленъ совершенно иначе. Обойдись хорошо окованная повозка въ 25, 30 рублей, онъ, можетъ быть, не задумался бы пріобрѣсть ее, зная, что она прослужитъ очень долго; но при вышеупомянутомъ порядкѣ вещей онъ и думать не смѣетъ объ измѣненіи своей допотопной колесницы. Дороговизна желѣза — сильный тормозъ къ развитію народнаго благосостоянія, особенно въ южной полосѣ, платящей чрезвычайно дорого за всѣ отечественныя произведенія. Изъ Ростова желѣзо идетъ въ азовскіе, черноморскіе порты и на Кавказъ, гдѣ уже доходитъ до цѣнъ баснословныхъ. Волжско-донская чугунка врядъ ли уменьшитъ его дороговизну.

Хлѣбъ сплавляется сюда изъ всѣхъ приволжскихъ губерній, закупаемый иностранными конторами, а иногда привозятъ его прямо коммисіонерамъ, которые уже сбываютъ негоціантамъ, преимущественно грекамъ. Здѣсь тѣ же торговые дома, что и въ Таганрогѣ, а торговля гораздо обширнѣе.

Нѣсколько уже лѣтъ въ Ростовѣ привозятъ изъ Пермской губерніи коровье масло, легко находящее сбытъ въ краю и за границей. Трудно повѣрить, чтобы на такой степной мѣстности, созданной именно для скотоводства, можно было встрѣчать затрудненіе, не говорю въ хорошемъ маслѣ, котораго не умѣютъ у насъ дѣлать, но въ какомъ бы то ни было. Только у колонистовъ изобиліе этого продукта. Объ улучшеніи породъ рогатаго скота пока нѣтъ еще и помину. Я не говорю о помѣщикахъ, и то впрочемъ богатыхъ, у которыхъ встрѣчается крупный хорошій скотъ, но о прочемъ поселеніи, обладающемъ самыми несчастными быками и коровами. Вотъ почему въ Новороссіи фунтъ масла стоитъ 25, 30 к. При другомъ уходѣ за скотомъ или, лучше сказать, при раціональномъ его разведеніи—мы могли бы высылать большое количество масла за границу, могли бы имѣть превосходный сыръ вмѣсто того, что теперь нуждаемся въ этихъ продуктахъ и покупаемъ напримѣръ голландскій сыръ за дорогую цѣну и не только порой отвратительнаго качества, но въ такомъ видѣ, что необходимъ топоръ для его раздробленія. Здѣсь болѣе чѣмъ гдѣ нибудь, кажется мнѣ, нужна была бы инициатива министерства государственныхъ имуществъ. Улучшить породы скота недолго и недорого, если только принять другую методу, нежели при учрежденіи земскихъ конюшенъ. На меня всегда непріятно дѣйствовало веденіе скотоводства въ Ново-

россіи. Въ огромной деревнѣ не всегда достанешь масла, а иногда нѣтъ молока, которое, если и попадется, то вдвое дороже, чѣмъ въ Петербургѣ. Немудренно послѣ этого, что къ портамъ Азовскаго моря везутъ масло изъ Сибири.

Въ самое позднее время года на пристани движеніе не прекращается. Я пріѣхалъ уже послѣ двадцатаго октября, подъ конецъ навигаціи, однако по Дону стояло множество судовъ, разумѣется каботажныхъ, занимающихся перевозкой хлѣба между Ростовомъ и таганрогскимъ рейдомъ. Недостаточная глубина гирлъ не позволяетъ кораблямъ входить въ рѣку, и часто даже большія лодки стоятъ по нѣсколько дней у входа во время верховыхъ вѣтровъ. Прошлый годъ, однакоже, проходъ былъ нѣсколько удобнѣе, потому что у гирлъ стояла брантвахта, на которой лежала обязанность наблюдать за порядкомъ. Довольно въ гирлахъ остановиться какой-нибудь баркѣ на нѣсколько дней, чтобы возлѣ нея образовалась мель изъ наноснаго песку, задерживаемаго этой преградой. Брандвахта смотритъ только, чтобъ суда не упускали удобнаго вѣтра, не стояли бы безъ надобности, и вслѣдствіе этой мѣры, повидимому ничтожной, гирла не мелѣли до невозможности пройти по нимъ, какъ это бывало прежде. Впрочемъ, очистка гирлъ отдана волжско-донской компаніи, имѣющей особый интересъ въ свободномъ сообщеніи Дона съ моремъ. Отъ правильнаго судоходства по этой рѣкѣ, при соединеніи ея съ Волгой посредствомъ желѣзной дороги, опытные люди ожидаютъ благотворныхъ результатовъ, съ чѣмъ, конечно, нельзя не согласиться, если компанія будетъ дѣйствовать разумно и добросовѣстно.

Ростову можно пророчить блистательную будущность, какъ необыкновенно счастливому пункту, обусловленному всевозможными благопріятствующими обстоятельствами. Во первыхъ, это главный рынокъ приволжскихъ губерній, отправляющихъ товары къ южнымъ портамъ; во вторыхъ, здѣсь вблизи громадныя копи антрацита, разработка котораго хотя и находится въ сильно младенческомъ состояніи, однако не лишена же надежды выйдти изъ этихъ пеленокъ; въ третьихъ, зарождающаяся торговля Кавказа, по крайней мѣрѣ западной его части, будетъ сосредоточиваться здѣсь; а въ четвертыхъ, при прямомъ сообщеніи Таганрога съ Константинополемъ—внутреннія, ближайшія къ Волгѣ мѣстности начнутъ чрезъ Ростовъ покупать заграничные товары.

Зимою Ростовъ, представляя оргинальное зрѣлище для непревычнаго глаза, ведетъ огромную рыбную торговлю, снабжаетъ этимъ товаромъ дальніе города и даетъ множеству лицъ большіе заработки.

Въ концѣ ноября, когда установились было морозы и окрѣпъ Донъ, по городу закипѣла дѣятельная работа. Вдоль всей таганрогской улицы, которая въ центрѣ расширяется площадью, у тротуаровъ, на близкомъ одинъ отъ другаго разстояніи, устраивались деревянные ящики, сколачиваемые изъ досокъ, какъ говорится, на-живую нитку. Всѣ эти ящики наполняются свѣжею рыбою, которая огромными обозами выходитъ внутрь имперіи въ разныхъ направленіяхъ, Интересно рано утромъ выйдти къ какому нибудь спуску. Рыбы везутъ столько, что не видѣвшему собственными глазами можетъ показаться невѣроятнымъ, и все это осетры, стерлядь, севрюга и тѣ громадныя бѣлуги, о которыхъ разсказы считаются подальше баснословными. Дѣйствительно, трудно представить себѣ, чтобы въ рыбѣ заключалось вѣсу отъ 80 до 90 пудовъ. Конечно, это не всегда, но попадаются подобныя чудовища, которыя не вмѣщаются на двухъ-трехъ саняхъ и то еще хвостъ волочится по землѣ. Сорокъ, пятьдесятъ пудовъ бѣлуга—вещь обыкновенная. Есть и осетры чрезвычайно большіе, но ни одна рыба не достигаетъ размѣровъ бѣлуги. Торговцы съѣзжаются изъ разныхъ мѣстъ, а большія партіи отправляются и по коммисіи, тѣмъ болѣе, что здѣсь главный узелъ рыбной промышленности. Когда, говорятъ, бываютъ снѣжныя зимы и устанавливается санный путь, то по Ростову нѣтъ проѣзда за обозами, и словно весь городъ превращается въ груды рыбы, которая съ ранняго утра наполняетъ базары и вновь выстроенныя помѣщенія. Движеніе, видѣнное мною, по словамъ туземцевъ, не даетъ даже понятія о настоящей рыбной торговлѣ при благопріятныхъ обстоятельствахъ,—но, если послѣднюю фразу считать хвастливой гиперболой, то все же торговля должна быть огромна, судя по образчику. Если цѣлая улица, буквально заваленная рыбою—ничто, такъ сколько же улицъ должно быть ею загромождено, чтобы рыбный привозъ показался значительнымъ? Замѣчательно, однакоже, что преимущественно продается красная рыба, а другіе сорты словно не существуютъ; самый послѣдній чернорабочій уплетаетъ на базарѣ стерлядь или покрайней мѣрѣ бѣлужину.

Собственно городская торговля, мало по малу, начинаетъ переходить въ руки армянъ, живущихъ по сосѣдству, въ Нахичевани. Сосѣдство это, впрочемъ, весьма близко. Въ прежнее время оба города, раздѣляемые крѣпостью Св. Димитрія, считали между собою нѣсколько верстъ разстоянія, теперь же Нахичевань съ одной стороны почти упирается въ крѣпость, а съ другой Ростовъ подвинулся къ ней очень плотно, такъ что скоро они будутъ стѣна со стѣною. Интересно, что оба эти города, такъ тѣсно связанные не только

территоріями, но и торговыми интересами,—до конца прошлаго года находились въ двухъ разныхъ управленіяхъ. Ростовъ принадлежалъ Екатеринославской губерніи, Нахичевань—таганрогскому градоначальству. Теперь Нахичевань присоединяется къ Ростову. Здѣсь надо войдти въ нѣкоторыя подробности. Въ своихъ азовскихъ письмахъ (Спб. вѣд.) Н. В. Кукольникъ коснулся этого предмета, и, по моему, не Нахичевань слѣдовало отрывать отъ таганрогскаго градоначальства, но присоединить къ послѣднему и Ростовъ, какъ городъ, терпящій много невыгодъ при настоящемъ положеніи вещей. Къ сожалѣнію, предѣлъ статьи не дозволяетъ мнѣ распространиться о проэктѣ новой приморской области. Я только хочу сказать о непонятномъ раздѣленіи двухъ городовъ, стоящихъ рядомъ и составляющихъ одно цѣлое. При милліонной торговлѣ, при безпрерывныхъ столкновеніяхъ коммерческаго люда, Ростовъ, какъ уѣздный городъ, множество дѣлъ обязанъ вершить въ Екатеринославѣ, за 500 верстъ, тогда какъ Нахичевань обращался въ Таганрогъ за 70 верстъ, гдѣ есть коммерческій судъ и управленіе градоначальника! Какъ ни странно это обстоятельство, но еще страннѣе происходили столкновенія полицейскихъ властей, если какое нибудь дѣло требовало общаго быстраго дѣйствія. Въ ноябрѣ прошлаго года Нахичевань еще принадлежалъ таганрогскому градоначальству, и во время моего пребыванія происходили тамъ вещи необыкновенно интересныя. Надобно сказать, что по этой мѣстности издавна развито производство фальшивыхъ ассигнацій. Мягкосердіе къ разнаго рода бродягамъ, близость Донской земли, само населеніе, составившееся изъ различныхъ авантюристовъ,—все это способствовало продѣлкамъ, которыя хотя и сходятъ иногда благополучно въ другихъ городахъ, однако болѣе или менѣе преслѣдуются закономъ, порою по убѣжденію чиновниковъ, другой разъ изъ боязни попасть подъ судъ за явное потворство. Нахичевань находилась какъ бы внѣ всякаго надзора: всѣмъ правилъ и завѣдывалъ армянскій магистратъ, дѣйствія котораго, говорятъ, были бы любопытны, если бы у насъ существовала полная гласность. И теперь еще въ Ростовѣ услышите наивную фразу: «этотъ разбогатѣлъ настоящими деньгами», показывающую, что есть лица, разжившіяся и непозволительнымъ образомъ. Въ прошломъ году назначенъ въ Ростовъ городничимъ заслуженный морякъ К. Д. К., который принялся за ввѣренную ему часть довольно энергически. Онъ началъ тѣмъ, что сталъ преслѣдовать разбойниковъ и фальшивыхъ монетчиковъ. Чуть не каждый день ему подбрасывали безъименныя письма съ угрозами, но дѣятельный морякъ смѣло шелъ по опаснымъ волнамъ

моря житейскаго. Онъ открылъ нѣсколько фабрикъ фальшивыхъ билетовъ и въ томъ числѣ двѣ во время моего пребыванія. Мы видѣлись почти ежедневно. Надобно знать, что въ Ростовѣ была жандармская команда при офицерѣ, для усиленія средствъ несчастной полиціи; вліяніе этой команды простиралось и на сосѣдній Нахичевань. Случалось, вдругъ лазутчики дадутъ знать, что въ Нахичевани, въ домѣ такого-то армянина, фабрика находится въ дѣйствіи; городничій сообщаетъ жандармскому офицеру и требуетъ содѣйствія, но послѣдній не смѣетъ отрядить людей и посылаетъ рапортъ въ Таганрогъ. Тамъ, гдѣ дороги минуты, многое можетъ измѣниться въ нѣсколько сутокъ,—и такимъ образомъ ускользала добыча. Помню, въ одинъ вечеръ К. заѣхалъ ко мнѣ блѣдный и встревоженный.

— Что съ вами?

— Помилуйте! фабрика пятидесяти-рублевыхъ со станкомъ и граверомъ можетъ ускользнуть.

— Отчего?

— Оттого, что въ Нахичевани. Пока пошлешь въ Таганрогъ,—фабрикантъ какъ нибудь провѣдаетъ, и концы въ воду. Рискую попасть подъ судъ, а пошлю частнаго пристава.

— Начальство должно быть вамъ очень благодарно.

— Казалось бы, однако подобный обыскъ съ моей стороны—преступленіе. А я навѣрно знаю, что накроемъ. Смотрите.

И К. показалъ мнѣ отчетливо напечатанный билетъ съ лицевой стороны, но еще неоконченный. Вотъ каковы художники.

Дѣйствительно, фальшивый монетчикъ былъ схваченъ.

Тою же осенью случилось очень грустное происшествіе. Недалеко на хуторѣ проживалъ отставной солдатъ, который промышлялъ портняжествомъ, приготовляя для продажи крестьянскую одежду. По временамъ пріѣзжалъ онъ въ городъ для сбыта товара и такимъ образомъ содержалъ свое семейство. Въ одинъ изъ базаровъ продалъ онъ въ Ростовѣ нѣсколько полушубковъ и въ числѣ денегъ получилъ двадцатипяти-рублевый билетъ, который хотѣлъ размѣнять, но удержался по случаю большаго лажа.

«Все равно, подумалъ онъ, буду ѣхать черезъ Нахичевань, тамъ дешевле матеріалъ, я куплю что нужно и размѣняю.» Съ этою цѣлью, проѣзжая Нахичевань, зашелъ онъ въ лавку къ одному армянину, купилъ себѣ разныхъ портняжескихъ принадлежностей и далъ ему двадцатипяти-рублевый билетъ, надѣясь получить сдачу. Армянинъ взялъ деньги, пошелъ за прилавокъ, отперъ конторку, долго тамъ копался, перебиралъ бумажки, наконецъ возвратилъ солдату

билетъ и сказалъ, что билетъ фальшивый. Солдата предали суду. Ростовскій городничій принялъ участье въ этомъ дѣлѣ и хотѣлъ помочь бѣдняку, бывъ увѣренъ, что простой честный солдатъ не могъ ни дѣлать фальшивыхъ денегъ, ни сбывать ихъ въ качествѣ агента,—и подозрѣвалъ подлогъ со стороны армянина. Но какъ Нахичевань была другаго вѣдомства, то всѣ старанія городничаго сдѣлать обыскъ—не увѣнчались успѣхомъ. Между тѣмъ, ему донесли, что означенный армянинъ года три назадъ былъ простымъ извощикомъ, а въ описываемое время имѣлъ уже двѣ лавки. Неизвѣстно чѣмъ теперь кончилось это дѣло, но знаю, что въ Ростовѣ я никогда не требовалъ сдачи, а просилъ казначея размѣнять мнѣ деньги и въ лавкахъ платилъ въ обрѣзъ, во избѣжаніе какой-нибудь непріятности.

Нахичевань давно было необходимо соединить съ Ростовомъ, если бы даже для этого требовалось отдѣлить послѣдній отъ Екатеринославской губерніи; нужно только, чтобы оба эти города составляли одно цѣлое, къ какой бы области ни принадлежали. Конечно здѣсь дѣло не о привилегіяхъ, которыя отжили свое и несправедливы относительно другихъ поселеній; но промышленность, торговля и общественное спокойствіе настоятельно требуютъ этого соединенія. Какъ то странно вдругъ видѣть, что маріупольскій греческій судъ или нахичеванскій армянскій магистратъ судятъ русскаго по своимъ законамъ, словно послѣдній въ своей же землѣ какой-нибудь пришелецъ! Наконецъ и неприлично этимъ чужеземцамъ добиваться продолженія привилегій, потому что нѣтъ никакой уважительной причины. Имъ дали превосходныя мѣста, избавили надолго отъ податей, однимъ словомъ предоставили всевозможныя средства улучшить бытъ свой, и они его улучшили. Чего же больше?

Нахичевань, или по туземному Качевань—большой городъ, въ которомъ есть дома, не только красивые по наружности, но богато отдѣланные внутри, съ щегольскими паркетами и великолѣпной мебелью. Промышленное и необыкновенно ловкое племя умѣетъ извлекать выгоды изо всего, и нѣтъ той отрасли торговли или промышленности, которая не занимала бы нахичеванскаго армянина. Здѣсь большое количество серебрянниковъ, которые, подражая кавказскимъ своимъ собратіямъ, выдѣлываютъ множество пуговицъ, браслетъ, поясовъ, кинжаловъ, пороховницъ и всѣхъ черкесскихъ вещей подъ чернью, развозимыхъ по всей имперіи. Будьте увѣрены, гдѣ бы вы ни купили, такъ называемую, кавказскую вещицу, если только сами не были въ Ставрополѣ и Пятигорскѣ, она непремѣнно произведеніе Нахичевани, хотя чернью и выдѣлано на ней слово «Кавказъ», вводящее

публику въ заблужденіе. Даже черкесскія сѣдла, уздечки, плети, на которыя проматываются неопытные охотники и юноши, никогда не видѣли Кавказа и вышли изъ мастерскихъ мирной Нахичевани, хотя армянинъ и взялъ вдвое дороже, нежели въ Ставрополѣ.

Улицы города довольно прямы, но достаточно неопрятны, а гостиный дворъ нисколько не отвѣчаетъ торговому городу. Впрочемъ, лавкамъ этимъ красота и пышность не были бы къ лицу: кромѣ армянъ въ городѣ никого нѣтъ, а потребности ихъ не затѣйливы. Притомъ же богачи выписываютъ что́ нужно изъ Одессы или покупаютъ въ Таганрогѣ; да и значительная часть хорошихъ купцовъ торгуютъ по другимъ городамъ. Живущіе въ Нахичевани занимаются продажей хлѣба, сала, шерсти. Замѣчательный фактъ узналъ я въ Ростовѣ, гдѣ хлѣбная торговля въ рукахъ хіосскихъ грековъ, которые въ ловкости и оборотливости превосходятъ евреевъ, но уступаютъ армянамъ. Однажды увидѣлъ я у знакомаго огромное количество домашней птицы, содержаніе которой должно обходиться не дешево въ городѣ, гдѣ хлѣбъ постоянно держится на высокой цѣнѣ. Меня это удивило. Знакомый разсмѣялся и сказалъ, что онъ имѣетъ въ годъ нѣсколько десятковъ четвертей зерна отъ одной конторы совершенно даромъ. Что же оказалось? Просѣявши пшеницу, греки не очищаютъ вторичныхъ высѣвокъ, въ которыхъ нашлось бы довольно еще зеренъ, и топятъ ихъ въ Дону или дарятъ знакомымъ, но не продаютъ, потому что нахичеванскіе армяне продавали бы ихъ, обратно въ конторы, смѣшавъ съ хорошей пшеницей. «Нашла коса на камень!» подумалъ я и началъ внимательно слѣдить за столкновеніями двухъ племенъ, славныхъ въ мірѣ торговыхъ продѣлокъ.

Евреи играютъ въ Ростовѣ самую жалкую роль, занимаясь или мелочной торговлей на базарѣ или какими нибудь ремеслами; въ самой ихъ наружности словно замѣтно что-то угнетенное. Кажется же, еврей и не дремлетъ, и обладаетъ необходимыми способностями, однако же онъ совершенно стушевывается передъ другими двумя національностями, изъ которыхъ одна прибрала къ рукамъ торговлю заграничную, а другая непремѣнно овладѣетъ внутренней, въ чемъ не можетъ быть ни малѣйшаго сомнѣнія.

Въ Ростовѣ высшее общество не малочисленно, потому что кромѣ обыкновенныхъ уѣздныхъ властей, здѣсь, во-первыхъ, довольно негоціантовъ, во-вторыхъ, агентовъ двухъ пароходныхъ обществъ, а въ третьихъ, постоянно живутъ офицеры разныхъ вѣдомствъ—морскіе и сухопутные. Впрочемъ, негоціянты здѣсь, сколько мнѣ извѣстно, не живутъ открыто, а сходятся больше въ клубѣ, но у прочихъ членовъ общества бываютъ вечера, какъ водится, посвящаемые пре-

ерансу или ералашу. Театръ хоть и выстроенъ порядочный, однако труппа актеровъ появляется лишь на ярмарку. Танцовальные вечера, по словамъ туземцевъ,—рѣдкость въ Ростовѣ. Русское купечество не сливается съ высшимъ обществомъ, отставъ отъ послѣдняго въ посильномъ образованіи и смотря непривѣтливо на современный образъ жизни. Русское купечество здѣсь принадлежитъ къ особой расѣ, происшедшей отъ разныхъ выходцевъ и авантюристовъ, собиравшихся сюда въ прежнее блаженное время, когда можно было легко составить состояніе, особенно тому, кто, и нечитая устава сыновъ Лойолы, прилагалъ къ дѣлу правило, что «цѣль оправдываетъ средства». Между этимъ купечествомъ я не замѣтилъ ни малѣйшаго слѣда образованія, и если время неминуемо беретъ свое въ самыхъ закоснѣлыхъ кастахъ, то въ ростовскомъ купечествѣ прогрессъ обнаружился только въ меблировкѣ домовъ и современномъ костюмѣ. Стремленія къ развитію—рѣшительно никакого, и этотъ неутѣшительный фактъ тѣмъ болѣе рѣзокъ, что сознаніе необходимости образованія пробудилось даже въ массѣ простонародья. Невѣжество тяжелымъ гнетомъ лежитъ еще надъ этимъ «темнымъ царствомъ», въ которомъ произволъ, предразсудки и фанатизмъ служатъ еще твердымъ оплотомъ противъ самыхъ полезныхъ нововведеній. О мѣстной торговлѣ нашихъ провинціяльныхъ городовъ я уже говорилъ не разъ слѣдовательно будетъ лишнимъ распространяться объ этомъ предметѣ. Каждый лавочникъ, съ рѣдкими исключеніями, старается надуть покупателя, и въ этомъ отношеніи, право не знаю, кому слѣдуетъ пальма первенства—русскому или армянину. По моему, разница лишь въ томъ, что армянинъ хоть и надуетъ, покрайней мѣрѣ разсыпается передъ вами въ вѣжливостяхъ и, выдавая дрянь за хорошее, согласится съ вами, если вы докажете, что товаръ никуда не годится; русскій же отвѣчаетъ грубо и, съ возмутительной нахальностью подавая какую нибудь лежалую гниль, твердитъ, что лучше этого не бываетъ. Помню похожденія свои въ Ростовѣ при поискахъ споснаго чаю. Вездѣ, гдѣ я ни пробовалъ покупать это зелье, оно было самаго дурнаго качества. Не тайна, что заграничный контрабандный чай наводняетъ наши приморскія и пограничныя мѣстности. Чай этотъ дуренъ не потому, что, какъ думали прежде, доставляемый изъ Китая моремъ, онъ принимаетъ въ пути дурной запахъ, а во-первыхъ, потому, что въ Кантонъ привозятся не столь хорошіе сорты, а во-вторыхъ, оттого, что купцы наши покупаютъ самые плохіе чаи и изъ контробандныхъ. Вѣдь если чай задѣланъ въ цыбикъ или ящикъ, да обложенъ свинцомъ, такъ онъ и на телѣгѣ, также какъ и на кораблѣ можетъ принять дурной запахъ. Въ сколь-

кихъ я лавкахъ ни былъ въ Ростовѣ, нигдѣ не могъ купить сноснаго чаю, даже маленькимъ количествомъ, напримѣръ четверть фунта на пробу. О дороговизнѣ я не говорю,—но какъ не имѣть хорошаго чаю! А если бы вы послушали, какъ божится иной почтенныхъ лѣтъ купецъ, у котораго хорошій двухэтажный домъ, какъ онъ клянется честью, совѣстью изъ-за того, чтобы надуть васъ на четверть фунта. Признаюсь, послѣ моихъ двухдневныхъ поисковъ по ростовскимъ лавкамъ я не могъ вынести хорошаго мнѣнія о тѣхъ торговцахъ, съ которыми приходилось имѣть дѣло, и съ грустью подумалъ, что долго еще у насъ на Руси придется въ лавкахъ смотрѣть во всѣ глаза и торговаться за каждую копѣйку. Былъ у меня знакомый, очень богатый купецъ, ходящій ко всѣмъ обѣднямъ, вечернямъ, постящійся по средамъ и пятницамъ. Захожу и къ нему въ лавку.

— Сдѣлайте одолженіе, отпустите мнѣ хорошаго чаю.

— Самый лучшій. У насъ безъ обману.

— А развѣ у другихъ съ обманомъ? спросилъ я.

— Мы эфтого не говоримъ-съ, а насчетъ, разумѣется ... иной то-есть маленько.

— Пожалуста же хорошей шплунги, напримѣръ.

— На четыре рубля будетъ самый великолѣпный-съ.

«Ну, думаю, ходилъ по всему городу, потратилъ довольно денегъ, а въ голову непришло спросить у знакомаго.»

Отправляюсь домой, велѣлъ подать самоваръ и присѣлъ къ столу. Чай оказался хуже, чѣмъ у прочихъ... Я даже несчелъ нужнымъ заявлять претензіи и догадался отчего у моего знакомаго въ лавкѣ, по ночамъ, когда дверь съ улицы заперта, свѣтилось что-то дня два сряду: должно быть производилось сортировка и смѣшиваніе столь выгодныя для торговца.

На Ростовъ, говорятъ, надо посмотрѣть лѣтомъ, когда десятки тысячъ народу работаютъ на пристани. Я видѣлъ его въ прежніе годы, и хоть онъ много измѣнился во всѣхъ отношеніяхъ, однако, по разсказамъ мѣстныхъ жителей, сохранилъ тотъ же характеръ во время прилива чернорабочихъ. Близъ берега и лучше сказать во всѣхъ ресторацiяхъ, неисключая и хорошихъ, день и ночь гремитъ музыка и толпятся массы простонародья. На кухняхъ ихъ не готовится ничего, кромѣ самыхъ простыхъ блюдъ, при чемъ обращается вниманіе на объемъ порцій. Но главная работа половыхъ заключается въ разноскѣ питей, поглощаемыхъ въ ужасающемъ количествѣ. Здѣсь то приложимъ какъ нельзя болѣе кстати куплетъ извѣстной чумацкой пѣсни:

Що у день загорюешь,
Те у ничъ прогайнуешь,
Шо у день заталанышь
Музыкы наймаешь.

Пятнадцать лѣтъ назадъ я провелъ три дня въ Ростовѣ весною. Меня поразило необыкновенно-разгульное движеніе чернорабочихъ, которые стеклись кровавымъ трудомъ заработать деньги для удовлетворенія самыхъ вопіющихъ домашнихъ нуждъ и пришли за семьсотъ, восемьсотъ верстъ босые, на однихъ сухаряхъ, подвергаясь всевозможнымъ лишеніямъ, нежалѣя силъ, непроизводительно потраченныхъ ими въ далекой дорогѣ. Здѣсь то я видѣлъ какъ пропивается и прогуливается въ одну ночь, можетъ быть, мѣсячный заработокъ, и потомъ на другой день представлялись мнѣ сцены поздняго отчаянія, безнаказанныхъ насмѣшекъ товарищей надъ горемъ промотавшагося,—сцены, ложившіяся тяжелымъ гнетомъ на душу свѣжаго человѣка. Никогда впослѣдствіи я не видѣлъ такого широкаго разгула, никогда не встрѣчался мнѣ простолюдинъ подъ вліяніемъ такой непреодолимой одури. Все, что есть унижающаго въ природѣ человѣка, все, что можетъ изобрѣсти или лучше сказать импровизировать самый грубый развратъ—совершается здѣсь въ это время, и гамъ, крикъ, невѣроятный смѣхъ, неистовыя пѣсни вырываются въ окна трактировъ, наполняя улицы неизобразимыми звуками. И нетолько молодежь кутитъ на-пропалую, но и сѣдые старики предаются этимъ шумнымъ оргіямъ, швыряя послѣднюю копѣйку въ то время, когда, можетъ быть, дома голодная семья томится безъ куска хлѣба...

За городомъ, по таганрогской дорогѣ, рядомъ съ кирпичными заводами выстроена великолѣпная фабрика общества «Сельскій Хозяинъ». При директорскомъ домѣ отдѣланъ отличный садъ, конечно, на счетъ акціонеровъ. Это какъ бы отдѣльная иностранная колонія, которая, при другихъ условіяхъ, могла бы принесть пользу краю, но теперь наживающаяся только на наши деньги. Чернорабочіе все русскіе; есть изъ нихъ и мастеровые, получающіе порядочное жалованье. Въ каждомъ отдѣленіи прибиты таблицы, обозначающіе количество штрафа за всякую бездѣлицу. Одинъ щеголеватый юноша изъ французовъ сообщилъ мнѣ, однакоже, что штрафъ дѣйствуетъ лишь на иностранцевъ, но на русскихъ гораздо большее вліяніе оказываетъ «палка».

— Сперва я и думать не смѣлъ грозить мужику, сказалъ онъ, который вдвое меня ростомъ,—а теперь и ругаюсь отлично, а иной разъ и поколочу шею.

— А если, замѣтилъ я, какой-нибудь мастеровой отвѣтитъ вамъ тѣмъ же.

— Какъ онъ смѣетъ, *мужикъ*!

— Нашъ мужикъ дѣйствительно къ этому привыкъ, но предъ тѣмъ, кого онъ считаетъ двоpяниномъ или чиновникомъ, а если узнаетъ, что вы...

— Ну, что же я? Я вѣдь французъ!

— Этого еще мало, чтобъ удержать кулакъ нашего мастероваго.

— И вы полагаете, что кто нибудь осмѣлится?

— Я увѣренъ даже въ этомъ, если встрѣтите самолюбивую натуру.

— Да его отдадутъ подъ судъ.

— Но какое же вы имѣете право—бить работника?

— Мы ему платимъ деньги.

— Это плохое доказательство! и вамъ и мнѣ платятъ деньги, такъ и могутъ бить насъ.

— Какое сравненіе! Онъ—*мужикъ*.

— Знаете ли, что по нашимъ законамъ и мужика никто не смѣетъ ударить; если же мы видимъ противное, то это происходитъ единственно по злоупотребленію. А я совѣтую вамъ прилагать и къ русскимъ систему штрафа, во избѣжаніе непріятности.

Подошелъ другой французъ, и собесѣдникъ мой сообщилъ ему предметъ нашего разговора.

— Неужели вы думаете, сказалъ мнѣ вновь пришедшій, что этотъ народъ способенъ чувствовать?

— Странно, что мнѣ, русскому, вы рѣшаетесь предложить подобный вопросъ.

— Вы—дѣло другое.

— Но, позвольте спросить, развѣ вашъ мужикъ много образованнѣе нашего? А попробуйте поднять на него палку! Во-первыхъ, вы не смѣете сдѣлать этого по закону, во-вторыхъ, мужикъ поступитъ съ вами самымъ неделикатнымъ образомъ.

— Онъ—французъ.

— Онъ—человѣкъ, прежде всего, какъ и русскій, и увѣряю васъ, что нашъ мастеровой въ состояніи отвѣтить дерзостью за дерзость.

Оба монсье посмотрѣли на меня съ удивленіемъ, слыша, вѣроятно, въ первый разъ подобное мнѣніе о мужикахъ, о которыхъ имъ наговорили какъ о животныхъ, незаслуживающихъ названія человѣка.

— А мнѣ кажется, продолжалъ я, лаской вы больше возьмете.

— Какъ же я буду съ нимъ нѣжничать, когда по русски умѣю

только ругаться, сказалъ весело французъ и съ гордостью началъ произносить нѣкоторыя фразы, изъ словаря извощиковъ и фельдфебелей, только разумѣется переиначивая ихъ по своему.

Ростовъ ничѣмъ не пользуется съ фабрики по причинѣ дороговизны, за исключеніемъ хорошаго мыла, которое разбирается на разхватъ, потому что лучше и дешевле той вонючей вещи, которая продается у насъ вмѣсто мыла. Солонина приготовляется хорошо и прочно, однако, по выраженію мѣстныхъ жителей, «кусается», да такъ, что выйдетъ вдвое дороже приготовленной дома.

Ростовскій базаръ отличается отъ прочихъ новороссійскихъ базаровъ иногда значительнымъ количествомъ антрацита, который вытѣснилъ уже всѣ прочіе горючіе матеріалы. Но вы недумайте, судя по близости разстоянія отъ угольныхъ копей (70 вер.), чтобъ онъ былъ здѣсь дешевъ: покрайней мѣрѣ въ ноябрѣ продавался по 17 к. за пудъ—цѣна, какъ видите немаловажная. Весною онъ доходитъ, какъ говорятъ, до 12 к., но и это необыкновенно дорого. Вотъ вамъ и разсчитывайте на дешевизну этого топлива близъ мѣста его производства. Русское общество пароходства и торговли два года уже разработываетъ свои копи, истратило, кажется, 200 000 рублей, однако покупаетъ и донской антрацитъ и англійскій уголь, и, какъ носится слухъ, не скоро еще дождемся собственнаго топлива, по причинамъ, такъ у насъ обыкновеннымъ. Если донскіе владѣльцы не умѣютъ добывать антрацита, если они испортили уже шахты до того, что онѣ залиты водою и скоро не будутъ давать ни фунта угля,—это еще неудивительно; но странно, что пароходное общество, при своихъ средствахъ, бросая сотни тысячъ на это дѣло, не можетъ нетолько показать другимъ примѣръ правильнаго добыванія антрацита, а кажется, и само не знаетъ, что дѣлать со своими копями. Оно даже увлеклось, испросивъ себѣ участокъ, потому что, если счесть затраченный капиталъ и проценты, то покупать готовый уголь было бы несравненно выгоднѣе. Разработка антрацита на Дону при всемъ громадномъ количествѣ угольныхъ залежей, болѣе чѣмъ неутѣшительна; по словамъ людей, понимающихъ дѣло, шахты залиты водой до такой степени, что ни какія машины не въ состояніи уже исправить вреда, причиненнаго нашими любезными «авось» и «какъ нибудь.» Дѣйствительно, если взять во вниманіе, что ньюкестельскій уголь въ Одессѣ можно купить за 15 к. пудъ, а донской антрацитъ не продается дешевле 25 к., то невольно придешь къ заключенію, что у насъ употребляются самые допотопные пріемы, и то вѣроятно ощупью. Обыкновенно все у насъ сваливается на недостатокъ путей сообщенія, но любопытно было бы услышать от-

зывъ спеціалистовъ о процессѣ добыванія донскаго антрацита, который на мѣстѣ слѣдовало бы продавать втрое дешевле. Вѣдь въ краю расходъ на него большой, потому что все азовское побережье топитъ антрацитомъ, черноморское вѣдомство тоже беретъ его для своихъ надобностей, да и въ отдаленныхъ селахъ по Днѣпру, куда только доходятъ чумаки, вы встрѣтите у кузнецовъ антрацитъ. Значитъ, несмотря на дороговизну доставки, этотъ горючій матеріалъ вездѣ входитъ въ употребленіе, и будь только дешевле, вездѣ вытѣснилъ бы дрова, добываемыя съ такимъ трудомъ въ Новороссіи. Но будемъ надѣяться, что наука вскорѣ измѣнетъ у насъ рутину, и что, наконецъ, въ Землѣ войска донскаго не будутъ зарыты въ землю минеральныя богатства.

Въ морозные сухіе дни ростовская публика предается удовольствію катанья по московской улицѣ, единственной, по которой можно еще ѣздить, не рискуя сломать себѣ голову. Вы спросите—какое же это удовольствіе? Положительнаго отвѣта дать не могу, потому что не понимаю охоты ѣздить по тряской, избитой мостовой,—въ то время, когда, отправясь за городъ, можно съ удовольствіемъ прокатиться по гладкому лугу. Должно быть, дѣлается это собственно для оправданія пословицы «себя показать и другихъ посмотрѣть». Зато же въ грязь, Ростовъ представляетъ Одессу въ миніатюрѣ, съ тою только разницею, что въ послѣдней можно еще пройдти по тротуарамъ, а здѣсь это немыслимо. Во время грязи не запрягаютъ обыкновенныхъ экипажей, а употребляютъ простыя дроги ломовыхъ извощиковъ, и такимъ образомъ совершаютъ путешествіе, даже дамы въ самыхъ модныхъ костюмахъ. Другихъ способовъ сообщенія не имѣется. Говорятъ о желѣзной дорогѣ къ антрацитовымъ копямъ, но пока сдѣлать бы хоть недорогое шоссе для болѣе удобнаго снабженія этимъ топливомъ портовъ Азовскаго и Чернаго морей, при значительномъ увеличеніи количества пароходовъ (*).

Здѣсь кстати можно замѣтить—отчего русскому обществу пароходства и торговли не завести бы нѣсколько парусныхъ судовъ для доставки антрацита, которыя, значительно удешевляя перевозку, служили бы превосходной школой для обученія командъ, какъ это дѣлается хоть напримѣръ въ Англіи. Какъ ни достоинъ уваженія паровой двигатель, однако, кто же не согласится, что хорошій морякъ образуется не на пароходахъ. Теперь же общество исходатайствовало себѣ у правительства дозволеніе брать въ науку моло-

(*) Напомнимъ читателю, что здѣсь говорится о Ростовѣ 1860 г. Съ тѣхъ поръ въ немъ многое улучшилось, что можно видѣть изъ писемъ нашего ростовскаго корреспондента. *Ред.*

дыхъ вольныхъ матросовъ, которыхъ цѣль и назначеніе служить въ купеческомъ флотѣ,—и неужели можно полагать, что матросы эти образуются вполнѣ на его пароходахъ? Издержки на два, на три парусныхъ судна не Богъ знаетъ какія, выгода отъ доставки антрацита подъ парусами болѣе чѣмъ очевидная, а кромѣ этого общество имѣло бы отличныхъ моряковъ, которымъ послѣ паруснаго судна нечему учиться на пароходѣ, развѣ одни кочегары потребуютъ нѣкоторой практики. Съ парохода же попасть на купеческій флотъ трудно, потому что если пароходный матросъ и смотритъ на парусъ, какъ на вещь не совсѣмъ незнакомую, то все же не знаетъ большей части пріемовъ. А школа была бы порядочная—развозить уголь по всѣмъ компанейскимъ агентствамъ, не только въ Россіи, но и за границею.

Въ Ростовѣ очень хорошая городская больница, не по наружности, но по содержанію больныхъ, по чистотѣ одежды и качеству пищи. Незнаю каково тамъ леченіе, потому что для этого потребовалось бы много времени и наблюденій, но кажется, что и на это обращено вниманіе.

Острогъ ростовскій набитъ арестантами, и это не вслѣдствіе порочности уѣзда или города, но по причинѣ огромнаго стеченія сюда чернорабочихъ; арестанты преимущественно содержатся по неимѣнію или просрочкѣ письменныхъ видовъ. Разумѣется, еслибы положеніе о паспортахъ соблюдалось во всей строгости, то число арестантовъ въ Новороссіи утроилось бы; но много есть поводовъ къ снисхожденію, которое, однакожъ, по большей части проистекаетъ не изъ гуманной тенденціи.

Женское отдѣленіе тюрьмы помѣщено въ особомъ домѣ, и нельзя сказать, чтобъ было выгодно,—оно довольно тѣсно, и хоть стараются о чистотѣ, но возможно ли чисто содержать тюрьму съ грязнымъ дворомъ, гдѣ выливается и выбрасывается всякая дрянь заключенными. Есть арестантки съ дѣтьми, и дѣти потому только въ острогѣ, что ихъ некуда дѣвать. За воровство и за другія преступленія сидитъ очень мало. Видѣлъ я только въ женской арестантской больницѣ одну старуху, что-то весьма глубокую, которая содержится по подозрѣнію въ отравленіи кого-то. Но больная, полупомѣшанная старуха эта недолго будетъ, въ тягость острогу, занимать койку.

Съ уничтоженіемъ крѣпостнаго права есть надежда, что количество заключенныхъ уменьшится значительно, и тюрьмы подвергнутся необходимому преобразованію. Многіе и теперь еще, пожалуй, говорятъ, что тюрьма и не должна быть мѣстомъ отдыха или

спокойнаго существованія. Въ самомъ образованномъ государствѣ тюрьма необходима, какъ богадѣльня, какъ госпиталь, какъ наконецъ всякое общественное учрежденіе; слѣдовательно и на нее должно быть обращено вниманіе, не смотря на значительность издержекъ. Въ послѣднее время, впрочемъ, замѣтно движеніе впередъ по этому предмету, по крайней мѣрѣ я знаю нѣсколько городовъ, гдѣ приступлено къ постройкѣ новыхъ остроговъ; но желательно было бы, чтобъ въ этихъ новыхъ зданіяхъ возникъ и новый порядокъ въ распредѣленіи арестантовъ и ихъ содержаніи. Смотритель тюрьмы, по своему значенію, лицо очень важное, а у насъ въ высшей степени темное и незамѣтное, долженъ быть — рѣшаюсь выговорить! человѣкъ гуманный и образованный, безъ чего немыслимы никакія улучшенія.

Но возвратимся лучше къ Ростову.

Этотъ городъ производитъ на меня особенное впечатлѣніе, точь-въ-точь не вполнѣ оконченное зданіе, въ которомъ, напримѣръ, нижній этажъ занятъ уже магазинами, во второмъ только вставляютъ оконныя рамы, а третій еще не оконченъ. Вы какъ будто видите передъ собою огромную картину, набросанную художникомъ, подробности которой выдѣляются въ разныхъ мѣстахъ, но что будетъ изъ нея—неизвѣстно. Здѣсь нѣтъ ничего соннаго; все это движется и суетится. Не смотря на позднюю пору года, ломовые извощики шныряютъ по всѣмъ направленіямъ; промышленность не остается въ бездѣйствіи. Высокія трубы начинаютъ появляться на оконечностяхъ города, въ которомъ именно имъ бы и размножаться по близости антрацитоваго царства, между тѣмъ какъ у насъ фабрики устроиваются тамъ, гдѣ уже топливо необыкновенно дорого. Отчего, напримѣръ, бумагопрядильня должна непремѣнно существовать въ Москвѣ или Петербургѣ, гдѣ населеніе огромно и гдѣ жизненные припасы не могутъ быть дешевы? Не для того ли собственно, чтобъ бѣдный крестьянинъ, покупая плохой ситецъ, прибавлялъ пять, а иногда десять процентовъ. Здѣсь, въ Ростовѣ, можно бы съ успѣхомъ устроить заводъ стеариновыхъ свѣчей и принести большую пользу, какъ себѣ, такъ и покупателямъ. При нынѣшнемъ же порядкѣ вещей мыслима ли дешевизна этого матеріала, когда сало прогуляется прежде въ столицу, тамъ переработается и потомъ уже въ свѣчахъ прибудетъ къ побережьямъ Чернаго или Азовскаго моря. Наконецъ, сколько сала отходитъ изъ ростовскаго порта за границу. Въ сбытѣ свѣчей не только не можетъ быть сомнѣнія, а напротивъ, вся южная Россія бросится за ними, если только онѣ будутъ хороши и дешевы. Теперь у насъ стеариновыя свѣчи непомѣрно дороги, и

дороговизна эта просто кажется возмутительною въ мѣстностяхъ, изобилующихъ саломъ, какъ Новороссія. Фунтъ рѣдко выходитъ изъ 30 коп., а иногда подымается до 35 и 40 к. Гдѣ же, кромѣ насъ, могутъ существовать такія несообразности! А стеаринъ болѣе и болѣе входитъ въ употребленіе и, вопреки естественному закону, дѣлается дороже и дороже. Только сперва нельзя купить дешево какой нибудь вновь изобрѣтенной вещи, а чѣмъ дальше входитъ она въ употребленіе—тѣмъ больше возбуждаетъ запроса и тѣмъ дѣлается сходнѣе. У насъ напротивъ, и не одинъ стеаринъ, а многія фабричныя произведенія служатъ только обогащеніемъ для фабрикантовъ. Возьмите хоть сахаръ, писчую бумагу, фарфоръ—все это съ каждымъ днемъ дѣлается дороже. А что касается до Новороссійскаго края, тамъ буквально ничего нѣтъ дешеваго, тамъ и самый хлѣбъ, вслѣдствіе огромной отпускной торговли, постоянно держится на высокой цѣнѣ, да наконецъ, онъ и не можетъ быть дешевъ при той платѣ, какую получаютъ рабочіе во время жатвы. Зато русскія издѣлія не могутъ здѣсь похвалиться своимъ сбытомъ, потому что иностранныя, не смотря на высокую пошлину, легко пріобрѣтаются въ разныхъ портахъ, если даже и не считать обширной контробанды. Отъ палочки сургуча до великолѣпнаго зеркала, отъ тарелки до красиваго экипажа—все здѣсь стараются имѣть заграничное, какими бы то ни было путями.

Въ Ростовѣ есть и городской садъ—довольно впрочемъ, плохой, хотя на той почвѣ могли бы расти роскошныя деревья. Конечно, на содержаніе сада нужны средства, которыхъ на этотъ предметъ отпускается весьма мало, однако, заведенный садъ можно бы не опускать, по крайней мѣрѣ. Общественные сады у насъ какъ-то не вызываютъ сочувствія жителей, о которомъ необходимо заботиться. Въ ростовскомъ саду выстроена довольно нелѣпая бесѣдка, есть и широкая алея, но сколько ни было свѣтлыхъ осеннихъ дней, я никого не встрѣчалъ тамъ изъ гуляющихъ, а населеніе, какъ я уже говорилъ, предпочитаетъ кататься и гулять по пыльной и тряской мостовой на Московской улицѣ.

Жизнь въ Ростовѣ не оставила во мнѣ пріятныхъ впечатлѣній, потому что въ тамошнемъ обществѣ нѣтъ единодушія, но тѣмъ не менѣе дороги мнѣ два дома, въ которыхъ находилъ я всегда и родственный привѣтъ и чисто русское радушіе. Не знаю, удастся ли мнѣ когда побывать тамъ, а любопытно было бы заглянуть въ этотъ уголокъ черезъ нѣсколько лѣтъ и посмотрѣть—какое вліяніе окажетъ на городъ волжско-донская желѣзная дорога.

А. Чужбинскій.

ЗАМѢТКИ ОБЪ АВСТРАЛІИ

(изъ записокъ о плаваніи въ 1863 г.)

I.

Мы совершили на корветѣ «Богатырь» переходъ отъ Анжера, на островѣ Явѣ, до Мельбурна въ 25 дней 18 часовъ; во время плаванія встрѣтили пассатъ, дувшій преимущественно отъ SSO и удалившій насъ къ W до долготы 91° 29′ O. Въ широтѣ 41° 54′ S наступили свѣжіе W вѣтры, быстро примчавшіе корветъ къ порту Филипъ; мы подошли къ нему 18 февраля 1863 года. Ширина входа въ этотъ обширный заливъ—немного болѣе одной мили, и глубина въ немъ достаточна для судовъ всѣхъ ранговъ, но такъ какъ нижняя часть залива изобилуетъ множествомъ банокъ, то и проходить ее иначе не слѣдуетъ, какъ съ мѣстными лоцманами, которые, надобно замѣтить, берутъ за проводку очень высокую цѣну. За проводъ корвета было заплачено въ сложности за оба раза 69 фунтовъ стерлинговъ (441 р. 60 к.). Между банками находится шесть каналовъ, изъ которыхъ пять доступны только для судовъ, сидящихъ не болѣе 19 или 20 футъ въ водѣ. Мы прошли шестымъ, такъ называемымъ South channel, самымъ широкимъ и глубокимъ, и въ полдень стали фертоингъ въ бухтѣ Гобсонской, въ одной милѣ отъ берега.

На сѣверной сторонѣ Гобсонской бухты, образующей продолженіе порта Филипъ, находится предмѣстіе Сандрижъ, состоящее всего изъ нѣсколькихъ домовъ и лавокъ. Отъ Сандриджа выдвигаются нѣсколько длинныхъ деревянныхъ пристаней, къ которымъ съ обѣихъ сторонъ швартовятся купеческія суда. На одной изъ пристаней устроена желѣзная дорога, по которой локомотивы подвозятъ вагоны вплоть къ судамъ. Отъ Сандриджа до Мельбурна проведена также желѣзная дорога, хотя разстояніе, ихъ раздѣляющее, только 2 мили.

На западной сторонѣ Гобсонской бухты, въ разстояніи отъ Мельбурна 7 миль, находится Вилліамсъ-таунъ, служившій, до существованія сандриджской вѣтви, главною пристанью для купеческихъ судовъ. Но въ настоящее время предпочитаютъ для выгрузки и погрузки на суда товаровъ—Сандриджъ, какъ ближайшій къ Мельбурну пунктъ, а слѣдовательно сокращающій издержки. Кромѣ того, между Вилліамсъ-тауномъ и Сандриджемъ существуетъ пароходное сообщеніе.

Въ день нашего прихода къ адмиралу явился нашъ вице-консулъ, г. Даміонъ, нѣкогда прожившій довольно долго въ Одессѣ. Говоря весьма порядочно по русски, онъ выказалъ намъ очень много услужливости и прилагалъ всевозможныя старанія, чтобы офицеры остались довольны своимъ пребываніемъ въ Мельбурнѣ.

Къ числу офицеровъ, съѣхавшихъ, спустя нѣсколько времени, на берегъ, принадлежалъ и я. Мы высадились въ Сандриджѣ, откуда каждые полчаса ходятъ поѣзды въ Мельбурнъ. На человѣка недавно оставившаго Европу, городъ этотъ не производитъ особеннаго впечатлѣнія; въ немъ нѣтъ ни оригинальности, ни того мѣстнаго колорита, который, казалось бы, такъ натурально ожидать въ Австраліи. Это совершенно европейскій городъ, выстроенный при томъ въ новомъ стилѣ, съ широкими, чисто вымощенными улицами, прекрасными зданіями, газовымъ освѣщеніемъ и богатыми магазинами. Проведя всю почти свою службу на Амурѣ, въ Китаѣ и Японіи, гдѣ внѣшняя европейская жизнь еще въ началѣ своего развитія, благодаря отчасти густымъ массамъ туземнаго народонаселенія,—я именно былъ радъ, что Мельбурнъ на время заставилъ забыть Китай и напомнилъ Европу. Въ уваженіе къ исключительности моего положенія, мнѣ было разрѣшено прожить нѣсколько времени на берегу. Такимъ образомъ на другой день я переѣхалъ въ Мельбурнъ и занялъ нумеръ въ **Criterion hotel.**

Между тѣмъ на корветѣ, на который я пріѣзжалъ почти ежедневно, окончательно все приняло рейдовый и блестящій видъ. Мельбурнская публика, по словамъ консула, съ нетерпѣніемъ ожидала объявленія о позволеніи посѣтить «Богатырь». Наконецъ было разрѣшено опубликовать въ газетахъ, что желающіе могутъ пріѣзжать на корветъ и осматривать его въ подробности. Вслѣдъ за этимъ появились на разныхъ углахъ извѣщенія, напечатанныя огромными буквами, что между пристанями въ Сандриджѣ и нашимъ корветомъ будетъ установлено въ теченіе этого времени правильное сообщеніе на парусныхъ ботахъ, а въ послѣдній день—въ воскресенье, бу-

детъ совершать рейсы, кромѣ ихъ, пароходъ съ платою по шести пенсовъ съ пассажира.

Съ самаго утра въ назначенные дни начинали стекаться посѣтители: мужчины, женщины, дѣти. Толпа постепенно увеличивалась до 4-го часу пополудни, потомъ мало-по-малу рѣдѣла и наконецъ окончательно разъѣзжалась со спускомъ флага. Въ воскресенье же всего народу перебывало, я думаю, до 5000. Пароходъ, приставая къ лѣвому трапу корвета, постоянно привозилъ новыхъ пассажировъ и забиралъ возвращающихся на берегъ. На верхней и въ жилой палубахъ образовалось совершенное гулянье. Многія дамы, отбросивъ всякія излишнія стѣсненія, пріѣзжали съ фруктами, а нѣкоторыя безцеремонно садились въ каютъ-компаніи и въ капитанской каютѣ за фортепіано и разигрывали разныя пьески. Находились такія, которыя очень недурно исполнили наше «Боже Царя храни». За тѣмъ отправлялись внизъ осматривать машину, шкиперскую каюту, арсеналъ. Офицеры едва успѣвали отвѣчать гдѣ расположена крюйтъ-камера, гдѣ бротъ-камера. Кто глубокомысленно останавливался передъ шпилемъ, кто передъ камбузомъ. Но всего интереснѣе былъ послѣдній рейсъ парохода на берегъ. Такъ какъ на палубѣ была страшная давка, а между тѣмъ всѣмъ хотѣлось поскорѣе отправиться домой, то многія посѣтительницы пролѣзали въ порта, откуда ихъ принимали на пароходъ, а другія, при пособіи кавалеровъ, спускались, не смотря на свои кринолины, почти съ морскою ловкостію, по талямъ и по шлюпъ-балкамъ.

На другой день послѣ перваго осмотра появилась въ газетахъ статья, въ которой расхваливался найденный на «Богатырѣ» порядокъ, чистота, бодрый и здоровый видъ людей, но вмѣстѣ съ тѣмъ было упомянуто, что англійскій глазъ не замѣтилъ на немъ того, что привыкъ видѣть на своихъ военныхъ судахъ, а именно щегольскихъ морскихъ солдатъ, занимающихъ караулы. За тѣмъ, сравнивая «Богатырь» съ недавно погибшимъ англійскимъ корветомъ *Orpheus*, почти одинаковыхъ съ нимъ размѣровъ, авторъ статьи дѣлаетъ заключеніе, что послѣдній, съ находившимися на немъ армстронговыми орудіями, имѣлъ въ боевомъ отношеніи много преимуществъ.

Упомянувъ объ *Orpheus*'ѣ, полагаю, будетъ не безъинтересно для читателей узнать нѣкоторыя подробности его крушенія (*). Онъ раз-

---

(*) Въ № 11 М. Сб. за 1863 г. въ статьѣ г. Муханова «Сидней», былъ уже напечатанъ разсказъ одного англійскаго капитана объ этомъ несчастіи; но мы полагаемъ, что большія подробности этого грустнаго проиэшествія не будутъ лишними для нашихъ читателей. *Ред.*

бился при входѣ въ бухту Манюкау на NW берегу Новой Зеландіи. Вотъ какъ разсказываетъ объ этомъ газета «New Zealander». Вчера (въ воскресенье, 7 февраля нов. ст.) рано утромъ жители Окланда съ ужасомъ узнали о совершенномъ крушеніи на барѣ Манюкау ея величества корвета *Orpheus*, прибытія котораго на станцію уже ожидали нѣсколько времени. При этомъ погибло изъ числа всей команды сто девяносто человѣкъ. *Orpheus* (превосходный новый корветъ, вооруженный 21 орудіемъ, въ 1706 тоннъ и съ машиной въ 400 силъ) вышелъ изъ Сиднея 31 января 1863 года и, сдѣлавши отличный переходъ подъ парусами, усмотрѣлъ берегъ при входѣ въ Манюкау въ субботу въ полдень. Въ это время на корветѣ, который находился въ 8 миляхъ отъ входа, стояли всѣ прямые паруса и на Паратутаи былъ поднятъ сигналъ: «проходите баръ». Командоръ Бернеттъ и штурманъ были на мостикѣ. Тотчасъ же развели пары и командоръ рѣшился перейдти баръ. Бросая постоянно лотъ и идя съ крайней осмотрительностію, на корветѣ держали O, потомъ NOtO, приведя камень Найнъ-пинъ на створъ съ Паратутаи, что согласовалось съ наставленіями Друри, изложенными въ лоцманскихъ замѣткахъ о Новой Зеландіи. Въ 1 часъ 20 м. корветъ слегка коснулся мели, но продолжалъ идти впередъ; черезъ 10 мин. онъ сильно ударился, причемъ немедленно скомандовали въ машину: «полный задній ходъ». Но она уже не дѣйствовала, корветъ повалился на бокъ въ ту сторону, куда билъ бурунъ; волны, смывъ старнпость, лѣвые фальшъ-борты и шлюпки, разрушительно прошлись по корвету. Ровный вѣтеръ дулъ между SW и WSW съ рѣдкими порывами. Командоръ Бернеттъ, хладнокровіе и рѣшимость котораго составляли предметъ удивленія между офицерами и командой,—приказалъ мичману Фильдингу взять на катеръ всю судовую отчетность и нѣкоторыя другія вещи, и отвалить. Но такъ какъ катеръ вскорѣ скрылся изъ виду, то изъ опасенія, чтобы его не залило, немедленно спустили на воду полубарказъ и отправили его съ лейтенантомъ Гиллемъ и казначеемъ Амфлетомъ на помощь къ катеру. Кромѣ того, имъ поручено было достигнуть входнаго мыса, гдѣ долженъ былъ находиться лайфъ-ботъ Уайта, отъ котораго, впрочемъ, напрасно ожидали какой-либо помощи. Лайфъ-ботъ дѣйствительно тамъ находился, но, увы, не было людей, которые бы могли во-время спустить его на воду и привести на помощь! Минута была ужасная. На кого, однакожъ, не подѣйствуетъ отрадно вѣсть, что во время этого тяжкаго испытанія всѣ, какъ офицеры, такъ и матросы, сохранили чувство взаимной пріязни и выказали знаки глубокаго уваженія къ своему доблестному начальнику. По

уходѣ полубарказа, былъ спущенъ на воду барказъ, и на него посажено сорокъ человѣкъ съ цѣлію завести якоря, посредствомъ которыхъ хотѣли подать корветъ за баръ, гдѣ не было буруновъ. Но, къ несчастію, барказъ теченіемъ подсосало подъ корветскія скулы, гдѣ онъ разбился, и почти всѣ находившіеся на немъ погибли.

Между тѣмъ полубарказъ, продолжая идти къ входу, усмотрѣлъ пароходъ *Wonga-Wonga*, который слѣдовалъ внѣшнимъ фарватеромъ въ Веллингтонъ. Тяжкая грусть овладѣла всѣми, когда *Wonga-Wonga*, послѣ совершенія нѣсколькихъ циркуляцій, скрылся изъ виду. Наконецъ, г. Амфлетъ достигъ лайфъ-бота, а за тѣмъ въ 10 ч. 30 м. по полудни и военнаго ея величества судна *Harrier*, стоявшаго фертоингъ въ 23 миляхъ отъ мѣста крушенія. Когда, наконецъ, *Wonga-Wonga* подошелъ къ *Orpheus*'у, то съ державшихся на водѣ шлюпокъ ему удалось спасти уже очень немногихъ, переживишихъ крушеніе. Если бы для спуска и управленія лайфъ-ботомъ были назначены особые люди, то мы увѣрены, что многіе изъ погибшихъ остались бы живы. Если же нѣтъ никого, кто бы могъ на немъ плавать, то какая польза въ томъ, что эта прекрасная и дорогая шлюпка гніетъ на голомъ берегу? Это вопросъ, требующій безотлагательнаго разрѣшенія. Положеніе лоцмана, владѣющаго только воображаемыми средствами спасать погибающихъ—самое безвыходное, но еще грустнѣе, когда вспомнишь, что средства существуютъ, но что они обречены на такую же безплодность, какъ и тотъ дикій утесъ, на который лайфъ-ботъ вытащенъ.»

Возвратимся, однакожъ, къ *Orpheus*'у. Пушки, сорвавшись съ своихъ мѣстъ въ 5 ч. 30 м., начали кататься по палубѣ и заставили людей взобраться на марсъ. Между тѣмъ бурунъ усилился. Мачты стояли до 6 ч. 30 м. по полудни. Въ это время начался приливъ и онѣ дали сильное движеніе; корветъ переломился пополамъ, бурунъ доходилъ до марсовъ. Когда, наконецъ, мачты рухнули, команда прокричала три раза ура, какъ бы привѣтствуя смерть. Командоръ Бернеттъ и многіе молодые офицеры были на крюйсъ-марсѣ; они всѣ погибли, за исключеніемъ одного мичмана; штурманъ и одинъ лейтенантъ, находившіеся на гротъ-марсѣ, также погибли. Тѣ, которымъ удалось спастись, спустились по кливеръ-лееру на утлегарь, откуда бросались въ воду и за тѣмъ были подхвачены шлюпками. Многіе изъ переживших крушеніе жестоко ранены; у однихъ переломаны руки и ноги, другія же изувѣчены орудіями и упавшимъ рангоутомъ. Крушеніе корвета произвело въ Сиднеѣ и Мельбурнѣ глубокое впечатлѣніе; всѣ газеты были наполнены различными соображеніями и выводами, касательно входа кор-

вета въ Манюкау и степени виновности несчастнаго командора. Всѣ спасшіеся офицеры отправлены въ Англію, гдѣ будетъ произведено формальное изслѣдованіе гибели корвета.

Но довольно объ этомъ и пора что нибудь сказать объ Австраліи. Прежде, однакожъ, я долженъ предувѣдомить, что тѣ немногія свѣдѣнія о настоящемъ состояніи страны, которыя я берусь передать, далеко не будутъ изложены въ надлежащей связи и строгой послѣдовательности. Я просто хочу сообщить о томъ, что имѣлъ время осмотрѣть и на что болѣе обратилъ вниманіе, во время нашего непродолжительнаго пребыванія въ Мельбурнѣ, и за тѣмъ ограниченный объемъ своихъ личныхъ наблюденій дополнить коротенькими извлеченіями изъ послѣднихъ англійскихъ сочиненій.

Австралія заключаетъ въ себѣ 2 900 000 квадратныхъ миль. Поверхность Европы, обнимая 3 768 000 квадратныхъ миль, даетъ понятіе о сравнительномъ протяженіи материка Австраліи. Въ названіи и географическихъ подраздѣленіяхъ этого пятаго континента, по мѣрѣ населенія его европейцами, происходили многія перемѣны. До начала британской колонизаціи, весь островъ назывался: Новая Голландія. Восточная его часть, въ первый разъ открытая капитаномъ Кукомъ, въ 1770 году, наименована имъ: Новый Южный Валлисъ; средняя часть сѣвернаго берега называлась землей Арнгемъ, по имени судна, на которомъ ее открылъ Зехенъ (Zeachen) въ 1618 году. Подобнымъ образомъ западный и югозападный берега, открытые въ семнадцатомъ столѣтіи голландскими мореплавателями, получили отъ нихъ названія земель: Де-Витта, Ендрафта (Endraugt), Еделя, Ліувина (Leeuwin) и Нуйта (Nuyt). Названіе Ванъ Дименова земля было дано Тасманомъ южному, какъ онъ полагалъ, полуострову, составлявшему, по его мнѣнію, продолженіе Новой Голландіи. Впослѣдствіи Бассъ доказалъ, что это отдѣльный островъ, который колоніальные жители изъявили желаніе называть по имени первоначально его открывшаго, и такимъ образомъ съ 1853 года онъ носитъ имя Тасманіи.

Съ тѣхъ поръ, какъ эта обширная территорія сдѣлалась достояніемъ Англіи, прежнія голландскія названія замѣнились другими. Новымъ Южнымъ Валлисомъ теперь называется только часть восточнаго прибрежья, и Новая Голландія переименована въ Австралію. Она раздѣляется на пять самостоятельныхъ и совершенно независимыхъ другъ отъ друга провинцій:

1) Западная Австралія, съ главнымъ городомъ Пертъ (Perth), основаннымъ въ 1829 году. Поверхность этой провинціи простирается до 100 000 квадратныхъ миль съ народонаселеніемъ въ 8711

душъ. Годовой доходъ 45 775 фунтовъ стерлинговъ, расходъ 45 171 фунтъ; цѣнность ввоза 128 260 фунтовъ, вывоза 44 193.

2) Южная Австралія, въ которой, въ 1860 году, цѣнность вывоза земледѣльческихъ продуктовъ была 499 102 ф. ст., продуктовъ скотоводства и овцеводства 573 368 фунтовъ и минеральныхъ 446 537 фунтовъ, прочихъ предметовъ 57 319 фунтовъ. Поверхность Южной Австраліи 300 000 квадратныхъ миль, народонаселеніе, по послѣдней ревизіи—127 000. Главный городъ Аделаидъ.

3) Викторія, занимающая юговосточную часть Австраліи и составляющая въ настоящее время самую богатую и цвѣтущую ея часть. Жителей въ 1857 году было 410 776, а въ 1861—549 910, въ томъ числѣ около 30 000 китайцевъ. Сюда не включены туземцы Австраліи, которые все болѣе и болѣе удаляются во внутрь страны и которыхъ я не видѣлъ вовсе. Главный городъ Мельбурнъ.

4) Новый Южный Валлисъ, гдѣ Сидней былъ первымъ пристанищемъ англійскихъ эмигрантовъ. Число жителей 350 860.

5) Недавно образовавшаяся провинція Куинсландъ, лежащая къ сѣверу отъ Новаго Южнаго Валлиса на восточномъ берегу Австраліи, съ главнымъ городомъ Брисбанъ.

Кромѣ этого, обыкновенно причисляютъ къ Австраліи отдѣльныя провинціи: Тасманію или Ванъ-Дименову землю съ городомъ Гобартъ-таунъ и Новую Зеландію, съ городомъ Окландъ. Въ послѣдней недавно открыты богатыя золотыя розсыпи, сдѣлавшіяся причиной значительной въ нее эмиграціи изъ сосѣднихъ австралійскихъ провинцій. Природные жители Новой Зеландіи, составляющіе сильную и воинственную расу, совершенно отдѣльную и непохожую на жалкихъ аборигеновъ Австраліи, въ настоящее время находятся въ открытой войнѣ съ англичанами, поводомъ къ которой былъ споръ изъ за продажи земель. Почти всѣ войска, находившіяся въ Мельбурнѣ и Сиднеѣ, передвинуты на театръ военныхъ дѣйствій. Сами же англичане контрабандируютъ и снабжаютъ островитянъ огнестрѣльнымъ оружіемъ, которымъ они выучились владѣть весьма искусно. Необыкновенно гористая мѣстность острова, препятствующая веденію открытой войны, позволяетъ новозеландцамъ дѣйствовать скрытно и выжидать въ засадахъ удобнаго момента для своихъ нападеній врасплохъ.

Обращаясь теперь къ провинціи Викторіи и намѣреваясь описать форму и составъ управленія въ ней, необходимо прибавить, что эта форма и составъ совершенно одинаковы и въ Новомъ Южномъ Валлисѣ, Южной Австраліи и Тасманіи. Губернаторъ Викторіи, назначаемый королевой, получаетъ свое содержаніе изъ колоніальныхъ

средствъ и имѣетъ титулъ: генералъ-капитана, главнаго губернатора и вице-адмирала Викторіи. Онъ находится, по крайней мѣрѣ по наружности, почти въ тѣхъ же отношеніяхъ съ колоніальнымъ парламентомъ, какъ и королева съ лондонскимъ. Парламентъ состоитъ изъ двухъ палатъ: верхней, или такъ называемаго законодательнаго совѣта (legislative counsil), и нижней, или законодательнаго собранія (legislative assembly). Въ верхней палатѣ, президентъ и 30 ея членовъ избираются 6 провинціями, на которыя подраздѣляется Викторія и которыя заключаютъ 16 081 избирателей. Нижняя палата состоитъ изъ президента, который называется спикеромъ (speaker), и 78 членовъ, соотвѣтственно 49 дистриктамъ, содержащимъ 165 435 избирателей. Президентъ и всѣ члены верхней палаты и спикеръ въ нижней пользуются титуломъ honorable.

Всякій билль о новыхъ законахъ, учрежденіяхъ или налогахъ неминуемо долженъ пройдти всѣ три инстанціи, т. е. обѣ палаты и губернатора. Предложеніе дѣлается въ одной изъ палатъ, за тѣмъ идетъ въ другую, а изъ нея, въ случаѣ принятія, отсылается къ губернатору для окончательнаго утвержденія. Если губернаторъ соглашается съ мнѣніемъ парламента, то билль получаетъ силу закона, если же нѣтъ, то отправляется для дальнѣйшаго разсмотрѣнія въ Англію. Въ силу особенныхъ инструкцій, получаемыхъ губернаторами австралійскихъ провинцій при своемъ назначеніи, они ни въ какомъ случаѣ не должны утверждать тѣхъ биллей, которые противны интересамъ метрополіи. Но этой гарантіей для своихъ европейскихъ подданныхъ не ограничилась осторожная политика Англіи, и лондонскій кабинетъ, на всякій случай, присвоилъ себѣ право измѣнять, въ теченіе двухъ лѣтъ, со дня полученія законной силы, и тѣ парламентскія рѣшенія, которыя пройдутъ губернаторскую подпись. Въ дѣлахъ, касающихся внутренняго состоянія колоніи и неимѣющихъ ничего общаго съ Англіей, рѣдко случается, чтобы губернаторы не пропускали парламентскихъ биллей, такъ какъ ихъ несогласіе немедленно влечетъ за собой аппеляцію въ Лондонъ, гдѣ колоніальный парламентъ, въ общемъ своемъ составѣ, сильнѣе, какъ мнѣ говорили, личности губернатора. Притомъ, занимая свой постъ только временно, онъ не имѣетъ никакой причины мѣшать представителямъ колоніальнаго народонаселенія вести свои мѣстныя дѣла такъ, какъ имъ хочется.

Недавно происходили въ парламентѣ жаркія пренія, по поводу содержанія губернатора Викторіи, кончившіяся принятіемъ билля объ уменьшеніи этого содержанія съ 15 000 фунтовъ стерлинговъ въ годъ на 8000. Но въ Англіи на это не согласились. Членъ

верхней палаты г. Холль говорилъ мнѣ, что безумно даже было ожидать утвержденія подобнаго рѣзкаго перехода въ цифрѣ. Новымъ биллемъ, который, надѣются, будетъ въ Европѣ одобренъ, содержаніе губернатора положено всего въ 12 000 фунтовъ. Г. Холлю, о которомъ я только что упомянулъ, уже за 70 лѣтъ. Онъ пріѣзжалъ съ визитомъ на корветъ и пригласилъ офицеровъ посѣтить парламентъ 27 февраля. Въ назначенный день я отправился на Берхъстритъ—одну изъ самыхъ лучшихъ и красивыхъ улицъ Мельбурна и, пройдя ее всю, увидѣлъ громадное и красивое зданіе парламента. Такъ какъ постройка различныхъ частей его продолжается и до сихъ поръ, то оно снаружи имѣетъ видъ довольно безпорядочный, не соотвѣтствующій тому комфорту и удобству, которые я нашелъ внутри. Отыскавъ г. Холля, я имъ былъ представленъ президенту верхней палаты, въ которой за тѣмъ, въ 3 часа по полудни, началось засѣданіе, состоявшее на этотъ разъ преимущественно изъ рѣчи г. Холля. Небольшая зала, по сторонамъ которой устроены комфортабельныя сидѣнія для публики, убрана очень красиво. Въ переднемъ ея концѣ находится особенное мѣсто для президента. Послѣдній открылъ засѣданіе, какъ обыкновенно, чтеніемъ присяги, а затѣмъ г. Холль началъ свою рѣчь. Сущность ея заключалась въ доводахъ, стремившихся опровергнуть чье-то предложеніе о заказѣ для провинціи Викторіи броненоснаго судна, стоимость котораго опредѣлена въ 60 000 фунтовъ стерлинговъ, а годовое содержаніе тоже въ какую то большую сумму. Вмѣсто такого судна онъ совѣтовалъ выстроить въ Гобсонской бухтѣ и при входѣ въ портъ Филипъ нѣсколько батарей, вооруженныхъ армстронговыми орудіями, и во всякомъ случаѣ предлагалъ подробное обсужденіе этого вопроса предоставить *иному мѣсту*. Вслѣдъ за тѣмъ два престарѣлыхъ члена, одинъ за другимъ, встали съ своихъ мѣстъ и одобрили разсужденія г. Холля. Засѣданіе кончилось.

Г. Холль, провожая меня длиннымъ рядомъ комнатъ и объясняя свою рѣчь, которою онъ повидимому остался очень доволенъ, между прочимъ замѣтилъ, что неопредѣленное выраженіе: *инаго мѣста* было сказано имъ съ умысломъ и означало нижнюю палату. Но почему старикъ не употребилъ настоящаго имени, признаться сказать, я не знаю и до сихъ поръ. Посидѣвъ нѣсколько времени въ законодательномъ собраніи, гдѣ происходили споры о гражданскихъ мѣстахъ, мы вслѣдъ за тѣмъ осмотрѣли парламентскую библіотеку, состоящую изъ 15 000 томомъ и находящуюся исключительно въ полномъ распоряженіи членовъ. Потомъ поднялись наверхъ, въ большую залу, въ которой были накрыты, для желающихъ членовъ,

обѣденные столы. Въ концѣ зала находился неизбѣжный *баръ* и возлѣ него столпилось нѣсколько ораторовъ, пришедшихъ *освѣжиться*. «Мы,— сказалъ одинъ изъ нихъ, бывшій у насъ на корветѣ,—не щадимъ иногда самыхъ ядовитыхъ и самыхъ саркастическихъ выходокъ другъ противъ друга во время преній, но здѣсь, за бранди, мы, какъ видите, большіе друзья.»

Я слышалъ, что въ законодательномъ совѣтѣ—этомъ забавномъ подражаніи лондонской палатѣ лордовъ,—большинство членовъ состоитъ изъ колоніальныхъ торіевъ. Сущность управленія провинціей сосредоточивается въ нижней палатѣ, на обязанности которой преимущественно лежитъ развитіе и предварительное рѣшеніе всѣхъ финансовыхъ вопросовъ.

Кромѣ парламента, существуетъ еще въ провинціи Викторіи такъ называемый исполнительный совѣтъ, состоящій, подъ предсѣдательствомъ губернатора, изъ главнокомандующаго войсками, расположенными въ Австраліи, и министровъ, которымъ довѣрены различныя отрасли колоніальнаго управленія. Министровъ этихъ семь: министръ финансовъ, генералъ-прокуроръ, министръ юстиціи, предсѣдатель управленія казенными землями, публичными работами и межеваніемъ, завѣдывающій торговлею и таможнями, начальникъ почтъ, и управляющій путями сообщенія и желѣзными дорогами. Всѣ министры суть въ то же время члены нижней палаты; изъ нихъ одинъ только управляющій путями сообщенія и публичными зданіями засѣдаетъ въ верхней.

Таково управленіе Викторіи. Организація эта, заимствованная у Англіи, примѣнена безъ всякихъ измѣненій, какъ уже выше было сказано, и къ остальнымъ провинціямъ, за исключеніемъ Западной Австраліи и Куинсланда, гдѣ еще народонаселеніе такъ незначительно, что парламентъ образоваться не могъ. Надобно замѣтить, что, несмотря на вышеизложенныя отношенія, существующія между Англіей и Австраліей, жители послѣдней, покрайней мѣрѣ большинство ихъ, не проявляютъ покуда ни малѣйшаго стремленія къ самостоятельности и отложенію. Они очень хорошо знаютъ, что если съ одной стороны они находятся въ зависимости, впрочемъ, очень мало ихъ стѣсняющей, то зато, въ случаѣ войны, колоніи не будутъ предоставлены своимъ собственнымъ средствамъ защиты, а найдутъ вѣрную помощь со стороны своихъ европейскихъ братьевъ.

Военныя средства Викторіи состоятъ изъ двухъ, присылаемыхъ изъ Англіи, армейскихъ полковъ, которые въ настоящее время, за исключеніемъ кажется одной роты, находятся въ Новой Зеландіи, и кромѣ того, изъ бригады волонтеровъ. На это послѣднее иррегу-

лярное или правильнѣе муниципальное войско жители смотрятъ какъ на главный оплотъ Мельбурна, и съ цѣлію блеснуть успѣхами волонтеровъ въ фронтовой службѣ, имъ былъ назначенъ смотръ, на который предполагали пригласить адмирала, но мы не дождались этого дня. Кромѣ небольшой батареи въ Вилліамстаунѣ, никакихъ другихъ укрѣпленій еще здѣсь не сооружено, и поэтому въ 1854 году весь Мельбурнъ не шутя опасался прихода нашихъ военныхъ судовъ.

Съ недавняго времени Викторія имѣетъ свое собственное военное судно, которому дали имя *Wictoria*. Это—клипперъ, называемый здѣсь sloop of war, въ 600 тоннъ, вооруженъ 8 орудіями и съ машиной въ 150 силъ. Офицеры его имѣютъ ту же форму, какая и въ королевскомъ флотѣ, съ тою разницею, что золотой приборъ замѣненъ у нихъ серебряннымъ. Ниже-прилагаемая таблица показываетъ содержаніе, получаемое чинами клипера *Wictoria* отъ кононіальнаго правительства.

Число чиновъ.	Званія.	фунты.	шиллинги.	пенсы.
1	Командиръ въ чинѣ комендера	600 въ годъ.		(*)
1	Первый лейтенантъ	400	—	—
1	Второй лейтенантъ	350	—	—
1	Механикъ	400	—	—
1	Докторъ	400	—	—
2	Помощника механика, по 250 фунт.	500	—	—
1	Помощникъ казначея	250	—	—
1	Мэтъ	200	—	—
2	Мичмана, по 100 фунтовъ	200	—	—
1	Морской кадетъ	50	—	—
1	Канонеръ }			
1	Боцманъ } по 10 шиллинговъ въ день	547	10	
1	Плотникъ }			
1	Старшій кочегаръ, по 7 шиллинговъ въ день . . .	127	15	
1	Буфетчикъ }			
1	Поваръ }			
1	Помощникъ канонера }			
1	Помощникъ боцмана } по 6 шиллинговъ въ день .	985	10	
3	Квартирмейстера }			
1	Парусникъ }			
1	Помощникъ плотника }			
2	Старшинъ на бакѣ }			
2	Гротъ-марсовыхъ старшинъ } по 5 шиллинговъ			
2	Форъ-марсовыхъ старшинъ } 6 пенсовъ въ день	803		
2	Шканечныхъ старшинъ }			
2	Кочегара, по 6 шиллинговъ 6 пенсовъ въ день . . .	237	5	
5	Матросовъ 1 ст. (leading seamen) по 5 ш. 3 п. въ день	479	1	3
18	Матросовъ 2 ст. (able seamen) по 4 ш. 9 п. въ день	1560	7	6

(*) Съ готовой квартирой, отопленіемъ, освѣщеніемъ и водой.

14	Триммеровъ (trimmers) по 6 шиллинговъ въ день .	1533		
8	Матросовъ 3 ст. (ordinary seamen) по 3 шиллинга 9 пенсовъ въ день	547	10	
1	Каютъ-компанейскій буфетчикъ по 4 шиллинга 9 пенсовъ въ день	86	13	
1	Помощникъ повара по 3 шиллинга 9 пен. въ день .	68	8	9
1	Барабанщикъ по 3 шиллинга 9 пен. въ день . . .	68	8	9
12	Юнговъ—6 по 3 шиллинга и 6 по 2 шиллинга 6 пенсовъ въ день	602	5	
95	Всего	10996	15	0

Всѣ нижніе чины на клиперѣ получаютъ казенную пищу, но одѣваются, какъ и во всемъ англійскомъ флотѣ, на свой счетъ.

Открытіе золота въ Калифорніи и сходство ея геологическихъ формацій съ нѣкоторыми мѣстностями провинціи Викторіи подали поводъ думать о существованіи драгоцѣннаго металла въ южной части Австраліи. Въ 1851 году начались розыски, увѣнчавшіеся полнымъ успѣхомъ и имѣвшіе слѣдствіемъ огромный приливъ народонаселенія, почти со всѣхъ концевъ свѣта. Возлѣ Балларата, находящагося отъ Мельбурна къ западу въ 80 миляхъ, и Бендиго, были найдены самыя богаты розсыпи, изъ которыхъ добывалось золота въ 1852 году, съ августа по ноябрь, на сумму 1 600 000 фунтовъ стерлинговъ ежемѣсячно. Результатъ этаго быстраго и легкаго обогащенія былъ тотъ, который обыкновенно бываетъ въ подобныхъ случаяхъ: на всѣ предметы цѣны сдѣлались баснословныя. Но мало по малу золото въ верхнихъ пластахъ начало исчезать, и теперь, для своего добыванія, требуетъ уже предварительной затраты капиталовъ и серьезныхъ механическихъ приспособленій. Въ настоящее время отдаютъ предпочтеніе другой, болѣе скромной отрасли промышленности: овцеводству, которое, благодаря тучнымъ пастбищамъ Викторіи, составляетъ источникъ вѣрнаго, неотъемлемаго дохода. Вотъ почему классъ владѣтелей пастбищныхъ земель или такъ называемыхъ здѣсь скватеровъ, (squatters) усиливается ежегодно.

Однажды, во время пребыванія нашего въ Мельбурнѣ, я отправился въ Балларатъ, соединенный съ нимъ желѣзной дорогой (*). Черезъ 4 часа я достигъ цѣли моей поѣздки. Балларатъ, составляющій центръ золотопромышленной дѣятельности, имѣетъ видъ довольно оригинальный. Дома, большею частію деревянные и выстроенные на живую руку, безпорядочно разбросаны на совершенно ровной мѣстности; однакожъ, главная улица успѣла уже одѣться въ

(*) Колоніальное правительство прислало всѣмъ нашимъ офицерамъ билеты на безплатный проѣздъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ.

большія каменныя зданія. Городъ, въ которомъ теперь считается до 20 000 жителей, весь освѣщается газомъ.

Я взялъ извощика и отправился на самый богатый пріискъ или клэмъ (claim), называемый Great extender. Въ просторномъ сараѣ установлена паровая машина, которая приводитъ въ круговое движеніе родъ жернова, растирающаго глину. Послѣдняя достается изъ подземныхъ галерей, находящихся на глубинѣ 300 футъ ниже поверхности. Затѣмъ растертую глину переносятъ въ желоба, въ которые сочится вода и осаждаетъ золотой песокъ. Это пріиски аллювіальные. Добывая же золото изъ кварца, предварительно, помощію молотовъ, раздробляютъ камень, а потомъ уже промываютъ его.

Нельзя пройдти молчаніемъ состоянія народнаго образованія въ провинціи Викторіи. Въ этомъ отношеніи первое мѣсто занимаетъ, недавно основанный въ Мельбурнѣ, университетъ, но число въ немъ студентовъ, успѣвшихъ уже, въ подражаніе англійскимъ огзоніанамъ, нарядиться въ рясы и четырехугольныя шляпы,—еще очень ограниченно. Школы раздѣляются на два соперничествующихъ между собой разряда. Къ первому принадлежатъ народныя школы (national schools); ихъ въ настоящее время считается 153 съ 10 492 учащихся мальчиковъ и дѣвочекъ. Второй разрядъ составляютъ школы, изъ которыхъ въ каждой воспитываются дѣти, принадлежащія какой-либо одной извѣстной религіозной сектѣ (Denominational schools). Этотъ разрядъ болѣе соотвѣтствуетъ духу господствующаго въ колоніи сектаторскаго направленія, и потому прививается сильнѣе. Въ 1857 году число такихъ духовныхъ школъ было 399 и учащихся въ нихъ доходило до 24 973, слѣдовательно, почти втрое болѣе чѣмъ въ народныхъ. Число грамотныхъ въ провинціи Викторіи въ 1857 году считалось 249 386, что составляетъ 60% всего народонаселенія.

Въ пяти миляхъ отъ Мельбурна, въ предмѣстіи Пентъ-риджъ, находится тюрьма, организованная на основаніяхъ пенитенціарной системы. Я не пропустилъ случая посѣтить это интересное учрежденіе и, благодаря помощнику тюремнаго суперъ-интендента, осмотрѣлъ его въ подробности. Архитектурный планъ всего зданія еще несовершенно выполненъ, и въ настоящее время работы по окончательной постройкѣ производятся самими же арестантами, которые здѣсь раздѣляются на три разряда (stages). Въ первый разрядъ поступаютъ самые тяжкіе преступники и между прочимъ такіе смертоубійцы, которыхъ виновность въ этомъ преступленіи не совершенно юридически доказана и подвержена нѣкоторому сомнѣ-

нію. Извѣстно, что по англійскимъ законамъ умышленное убійство, вполнѣ уличенное, влечетъ за собой смертную казнь. Преступники перваго разряда помѣщаются въ совершенно отдѣльномъ отъ прочихъ зданіи, и каждый изъ нихъ имѣетъ свою келью длиною около 10 футъ, шириною около 6. Кельи содержатся очень чисто и заключаютъ въ себѣ все необходимое для ежедневной жизни арестанта. У одной стороны кельи стоитъ кровать или лучше сказать подъемная доска, у другой небольшой столъ и табуретъ, а въ углу устроенъ ватерклозетъ, въ который проведенъ кранъ съ водою; другой кранъ и подъ нимъ тазъ служатъ для умыванія. На полкахъ лежитъ нѣсколько одѣялъ и подушка, а на столѣ библія и еще какая то другая книга. Все такъ опрятно и уютно, что, кажется, при другихъ условіяхъ, не прочь бы и поселиться въ этой кельѣ. Къ стѣнѣ прибито объявленіе, въ которомъ говорится о тѣхъ наказаніяхъ, которымъ подвергаются заключенные за порчу казенныхъ вещей.

Въ желѣзной двери устроено, отпираемое съ корридора, окошко, чрезъ которое подается пища, а немного повыше его находится небольшое отверстіе въ величину глаза, позволяющее тюремнымъ надзирателямъ всякій разъ осматривать внутренность кельи и занятіе въ ней арестанта. На случай внезапныхъ болѣзней съ послѣдними, внутри каждой кельи находится ручка, сообщающаяся съ внѣшнимъ колокольчикомъ. Но надобно замѣтить, что арестантъ имѣетъ возможность позвонить *только одинъ разъ*, такъ какъ, вмѣстѣ съ первымъ движеніемъ этой ручки, снаружи дверей отскакиваетъ разобщающая желѣзная полоса, которая и указываетъ тюремщикамъ келью нуждающагося въ чемъ-нибудь арестанта. Затѣмъ дальнѣйшія дерганія ручки безполезны: колокольчикъ останется неподвиженъ до тѣхъ поръ, покуда вновь не будетъ вставлена на свое мѣсто наружная полоса. Того изъ заключенныхъ, который бы вздумалъ умышленно кричать и шумѣть, запираютъ въ особо устроенный съ голыми стѣнами карцеръ, изъ котораго уже никакой звукъ не вылетаетъ.

Проходя по корридору, я увидѣлъ человѣкъ пять арестантовъ, стоявшихъ неподвижно, лицомъ къ стѣнѣ, и ожидавшихъ, какъ я узналъ, своей очереди отвѣчать на какіе-то заданные имъ вопросы. Лица ихъ были покрыты холщевыми масками, въ которыхъ сдѣланы были отверстія только для рта и для глазъ. Подобныя маски носятся всѣми перворазрядными, которые такимъ образомъ лишены всякой возможности знать другъ друга въ лицо. Въ первомъ разрядѣ постоянно царствуетъ глубокая, почти могильная тишина, какъ главное основаніе пенитенціарныхъ наказаній, и помощникъ сказалъ

мнѣ, что онъ въ видѣ особеннаго исключенія, говоритъ со мной вполголоса. Онъ тутъ же приказалъ одному арестанту стать на другое мѣсто, но приказалъ знакомъ. Поступившіе въ этотъ разрядъ занимаются различными работами, однакожъ неиначе какъ у себя въ кельяхъ. Съ гигіенической цѣлью, одинъ часъ въ продолженіе сутокъ, они совершаютъ моціонъ въ расположенныхъ кругомъ башни площадкахъ, отдѣленныхъ одна отъ другой достаточно высокой каменной стѣной. Во время этихъ гуляній они по прежнему совершенно уединены, такъ какъ на каждую площадку выпускается только одинъ арестантъ.

Самый большой срокъ пребыванія въ первомъ разрядѣ не превышаетъ одного года. Признано, что уединенное заключеніе на болѣе продолжительное время, при такомъ строгомъ его выполненіи, можетъ причинить сумашествіе.

По окончаніи опредѣленнаго срока, арестанты переводятся во второй разрядъ. Въ немъ они уже обѣдаютъ и работаютъ вмѣстѣ, но спятъ по прежнему въ отдѣльныхъ кельяхъ, которыя, служа только мѣстомъ заключенія на ночь, не имѣютъ всѣхъ удобствъ перваго разряда. За обѣдомъ въ общей комнатѣ, равно какъ и во время работъ, сохраняется совершенное молчаніе.

Третій разрядъ составляетъ переходное состояніе къ окончательному выпуску изъ тюрьмы. Здѣсь арестанты спятъ въ общихъ спальняхъ, по серединѣ которыхъ огорожено желѣзными рѣшетками особенное мѣсто для ружейнаго часоваго. Такимъ образомъ послѣдній, въ случаѣ какого либо безпорядка, можетъ прибѣгнуть къ своему штуцеру и дѣйствовать имъ сквозь рѣшетки, совершенно его защищающія отъ арестантовъ.

Тѣлесныхъ наказаній въ пентриджской тюрьмѣ вовсе нѣтъ. Въ случаѣ же какихъ либо проступковъ, второй и третій разряды наказываются переводомъ на нѣкоторое время въ первый, а арестанты этого послѣдняго разряда, отъ которыхъ, впрочемъ, отнята всякая возможность совершенія преступленій,—увеличеніемъ сроковъ ихъ заключенія.

При тюрьмѣ, въ особенныхъ помѣщеніяхъ, устроены всевозможныя мастерскія для занятія арестантовъ: швальная, чеботарная, столярная, слесарная и даже помощію маленькой паровой машины, приводится въ движеніе ткацкій станокъ. Арестанты за свою работу не получаютъ никакого вознагражденія, а деньги идутъ въ дополненіе къ суммамъ, ассигнуемымъ на содержаніе тюрьмы. Въ швальной и чеботарной иногда получаются заказы изъ города, и если купившій напр. башмаки найдетъ ихъ сшитыми небрежно и

на живую руку, то онъ можетъ предъявить ихъ въ тюрьму. Такъ какъ на каждой вещи, вышедшей изъ рукъ арестанта, выставляется его нумеръ, то тотъ, который испортилъ напрасно товаръ, безъ труда отыскивается и подвергается взысканію. Мѣра эта, очень хорошо характеризующая предусмотрительность во всей системѣ тюремнаго управленія, почти совершенно устраняетъ умышленное проявленіе лѣни и безпечности.

Осматривая пент-риджскую тюрьму, я вспомнилъ при этомъ г. Достоевскаго, который въ своихъ «Запискахъ изъ мертваго дома» такъ живо нарисовалъ картину острожной жизни нашихъ арестантовъ. Правительство обратило вниманіе на эту важную часть и нѣтъ сомнѣнія, что вскорѣ наши тюрьмы получатъ преобразованіе, согласно раціональнымъ понятіямъ о цѣли наказаній, естественно заключающимъ и мысль объ исправленіи человѣка. Кто изъ насъ не знаетъ, что большая часть нашего *рѣшеннаго и нерѣшеннаго* люда именно въ острогахъ—этихъ клубахъ взаимнаго развращенія—оканчивала свое нравственное паденіе?... Наконецъ, не могу умолчать о личности самого помощника супер-интендента, который провожалъ меня по тюрьмѣ. Я съ нимъ былъ только какихъ нибудь два, три часа, но не могъ не замѣтить въ его обращеніи съ арестантами зрѣло обдуманнаго такта. Видно, что это человѣкъ, задавшій себѣ извѣстную програму дѣйствій и преслѣдующій ее съ терпѣніемъ и твердостію, а слѣдовательно человѣкъ, которому позволили занять это мѣсто, не вслѣдствіе только желанія доставить содержаніе, а по тщательномъ удостовѣреніи въ личныхъ его достоинствахъ.

Тюремная стража, предназначенная для наблюденія за арестантами и для занятія карауловъ, состоитъ изъ 125 человѣкъ (*warders*). Она очень удобно помѣщена и между прочимъ имѣетъ свою собственную библіотеку. Всего арестантовъ, во всѣхъ трехъ разрядахъ, при мнѣ было 840 человѣкъ; число тюремныхъ чиновъ, вмѣстѣ съ стражей—159 человѣкъ. Жалованье, получаемое послѣдними въ сложности, около 165 000 рублей въ годъ.

Проходя по улицѣ Беркъ, почти постоянно можно видѣть кучку народа, столпившуюся передъ большимъ зеркальнымъ окномъ одного дома. За этимъ окномъ находятся три восковыя фигуры, изображающія во весь ростъ знаменитаго австралійскаго путешественника Берка и его двухъ товарищей. Беркъ (Burke), уже при концѣ своихъ изысканій, умеръ во внутренности Австраліи отъ истощенія силъ и недостатка провизіи. Впослѣдствіи тѣло его было найдено и перевезено въ Мельбурнъ, гдѣ и похоронено съ большимъ церемоніаломъ.

Въ ежегодно издаваемой въ Сиднеѣ книгѣ подъ заглавіемъ: «Waugh's Australian Almanac for year 1863» и слѣд. я нашелъ краткій очеркъ путешествій и изслѣдованій центральной Австраліи за послѣднее время, составленный Фредерикомъ Пепперкорномъ (Frederik Peppercorne. Статья эта заключаетъ въ себѣ такъ много интереснаго, что я счелъ не лишнимъ сдѣлать изъ нея здѣсь нѣсколько извлеченій.

Путешественники уже уяснили фактъ о существованіи обширныхъ и прекрасныхъ земель на сѣверѣ Австраліи. Стада овецъ, рогатаго скота и лошадей могли бы быть пригнаны въ эти мѣста въ превосходномъ видѣ и съ самыми незначительными издержками, изъ населенныхъ уже мѣстъ. Однакожъ, нельзя не упомянуть объ одной невыгодѣ, представляемой берегами залива Карпентерія относительно отсутствія удобныхъ гаваней. Правда, въ него впадаетъ рѣка Лейхардтъ и нѣкоторыя другія *Firelfy*, судно въ 200 тоннъ, по одной изъ нихъ поднялось вверхъ на 20 миль, но хорошей бухты нѣтъ. Впрочемъ, и тутъ необходимо прибавить, что недостатокъ этотъ не простирается на всемъ протяженіи между полуостровомъ мыса Іоркъ и полуостровомъ Кобургъ, такъ какъ на послѣднемъ находится превосходный портъ Ессингтонъ. Нѣтъ сомнѣнія, что эта великолѣпная гавань въ будущности сдѣлается важнымъ коммерческимъ пунктомъ и будетъ соперничать съ Сиднеемъ и Мельбурномъ, благодаря близости своего положенія къ Индіи, Китаю, южнымъ портамъ Азіи и островамъ восточнаго архипелага. «Взглянувъ на карту,— говоритъ сэръ Гордонъ Бремеръ,—видно что географическое положеніе порта Ессингтона имѣетъ особенное значеніе въ разсужденіи быстро усиливающихся сношеній между Новымъ Южнымъ Валлисомъ и Индіей. Образуя выдающійся пунктъ, портъ Ессингтонъ находится въ разстояніи 450 миль отъ острововъ Молукскихъ и расположенныхъ въ этой части богатыхъ голландскихъ колоній. Тиморъ отстоитъ только на 240 миль, Батавія на 1000. Въ военномъ отношеніи портъ Ессингтонъ чрезвычайно важенъ—это гавань, которой, можетъ быть, нѣтъ подобныхъ, и во всякомъ случаѣ «*нѣтъ въ цѣломъ свѣтѣ лучшихъ ея*». Разность между приливомъ и отливомъ, 13 футъ, облегчитъ устройство доковъ для судовъ большаго ранга и ихъ килеваніе. Къ востоку находится другая гавань, которую назвали моимъ именемъ (Port Bremer). Если бы не существовало порта Ессингтонъ, то эту гавань можно было бы назвать хорошей. Ровная, покрытая травой, мѣстность, шириною полторы мили, раздѣляетъ эти двѣ бухты. Французскій мореплаватель адмиралъ Дюрвиль, восхищаясь портомъ Ессингтонъ, назвалъ его bassin

superbe.» Въ донесеніяхъ сера Гордона Бремера адмиралтейству о томъ же портѣ заключаются еще нѣкоторыя подробности. Такимъ образомъ мы узнаемъ, что одно только мѣсто у приглубаго мыса Рикордъ достаточно для якорной стоянки 25 линѣйныхъ кораблей; внутренняя гавань можетъ вмѣстить 500 купеческихъ судовъ, а внѣшняя хватитъ для всего британскаго флота. Климатъ, по мнѣнію сэра Гордона, одинаковъ со всѣми тропическими мѣстами. Индѣйская смоковница, банановыя, апельсинныя и лимонныя деревья цвѣтутъ роскошно, равно какъ и сахарный тростникъ. Для произрастенія хлопка нельзя желать лучшаго мѣста. Рисъ можетъ быть разведенъ въ большомъ количествѣ. Малайскія проа (суда) заходятъ туда за трепангами или beche le mer, и изъ одного Целебеса ежегодно не менѣе 40 судовъ съ этой цѣлію посѣщаютъ северозападный берегъ Австраліи. На основаніи всѣхъ этихъ причинъ, можно съ увѣренностію сказать, что портъ Ессингтонъ, при счастливомъ своемъ положеніи, сдѣлается столицею сѣверной Австраліи. Введеніе разработки сахарнаго тростника, кофейнаго и чайнаго деревьевъ, пеппермента, гвоздики, каштановаго дерева, всевозможныхъ пряностей, дорогихъ маслъ и тропическихъ фруктовъ составитъ только вопросъ времени, ибо нѣтъ никакого сомнѣнія, что всѣ эти растенія могутъ быть привиты въ тропической Австраліи, и никто заранѣе не въ состояніи опредѣлить, до какихъ предѣловъ можетъ достигнуть отпускная торговля Австраліи, коль скоро главный и существенный ея недостатокъ—малочисленность народонаселенія будетъ устраненъ притокомъ народа изъ другихъ странъ.

Съ каждымъ мѣсяцемъ наши познанія обогащаются новыми свѣдѣніями о богатствахъ, которыя заключаетъ въ себѣ Австралія и которыя способствуютъ разсѣянію заблужденія, будто бы на однихъ только ея берегахъ возможны поселенія, а что внутренность материка пустыня. Изслѣдованія въ сѣверовосточной части континента совершенно опровергаютъ прежнія предположенія и съуживаютъ все болѣе и болѣе ту безплодную Сахару, которая, думали, покрываетъ большую часть острова. Земли, не меньшія нѣкоторыхъ царствъ Европы открываются для колонизаціи, и мнѣніе, что Австралія лишена большихъ рѣкъ, окончательно уничтожено послѣдними изслѣдованіями.

Предположеніе о постепенномъ поднятіи уровня Австраліи (раздѣляемое геологами) объясняетъ множество странныхъ явленій, замѣчаемыхъ какъ на берегахъ, такъ и во внутренности ея. Дѣйствіе волканической силы, преодолѣвающей давленіе на большихъ глубинахъ, обнаруживается въ различныхъ частяхъ материка и доказы-

вается многими трещинами и разсѣлинами верхнихъ его слоевъ. Но происходила ли эта подземная работа съ большею силою въ періоды отдаленные и съ тѣхъ поръ уже утихла, или же, подобно Скандинавскому полуострову, земной слой возвышается незамѣтно и по настоящее время—суть вопросы, которые австралійскими геологами еще окончательно не разрѣшены. Никто, однакожъ, не станетъ сомнѣваться, что характеръ континента перетерпѣлъ измѣненіе, уже со времени появленія на немъ человѣка. Быстрые потоки и рѣки, низвергающіеся съ прилежащихъ горъ, приносятъ съ собой огромное количество осадковъ. Эти осадки наполняютъ дно океана и образуютъ надводныя отмели, простирающіяся нерѣдко на нѣсколько миль въ море и заграждающія устья рѣкъ, изливающихся въ восточной Австраліи. То же самое явленіе происходитъ и на сѣверѣ возлѣ залива Карпентеріа и даетъ видъ, будто бы эти обширныя земли завладѣли частью моря. По близости такихъ береговъ, мѣстность большею частію бываетъ низменна, а немного далѣе внутрь состоитъ изъ луговъ, пересѣкаемыхъ болотами и образующихъ почти безграничныя равнины. Нѣтъ сомнѣнія, что въ странѣ, гдѣ господствуютъ сильные тропическіе дожди, вышеупомянутые осадки разносятся на огромное протяженіе.

Въ гидрографическомъ отношеніи, кажется, можно сказать, что Австралія, за немногими исключеніями, описана вся. Существуетъ, однакожъ, одна часть сѣверозападнаго берега возлѣ бухтъ Камденъ (Camden) и Сигнетъ (Cygnet), о которой мы не имѣемъ положительныхъ свѣдѣній. Покойный адмиралъ Кингъ (King), описывая этотъ берегъ въ 1821 году, замѣтилъ, во время стоянки на якорѣ въ бухтѣ Камденъ (недалеко отъ которой находится обширный заливъ, называемый King's Sound), что разность между приливомъ и отливомъ доходила до 37 футъ. Нѣсколько дней спустя, стоявши въ бухтѣ Коллієръ (Collier's bay), окруженной неправильно холмистою мѣстностію, онъ измѣрилъ приливъ въ 36 футъ и замѣтилъ, что весь берегъ изрѣзанъ глубокими проливами. 26 августа 1821 года въ бухтѣ Робюкъ (Roebuck) (широта 18° 29′ S) капитанъ Кингъ вновь обратилъ вниманіе на замѣчательное возвышеніе прилива и тогда же полагалъ, что должна существовать какая либо причина столь сильнаго стремленія воды въ губу между мысами Вилларетъ (Villaret) и Готомъ (Gantheaume).

Въ февралѣ 1822 года капитанъ Кингъ вновь посѣтилъ бухту Сигнетъ и, направясь въ заливъ, въ которомъ она находится, началъ производить болѣе тщательныя изслѣдованія. И здѣсь былъ имъ замѣченъ тотъ необыкновенный приливъ при сильномъ теченіи,

на который онъ уже, за нѣсколько мѣсяцевъ передъ тѣмъ, обратилъ вниманіе; отъ лежащаго въ заливѣ King's sound въ широтѣ 16° 39′ S мыса Конингамъ (Conningham), группа острововъ въ восточной части залива не простирается къ югу далѣе пеленга NO 88° и за ними разстилается открытое море. Продолжая опись залива, капитанъ Кингъ имѣлъ несчастіе потерять всѣ свои якоря, за исключеніемъ одного, что заставило его удалиться отъ берега.

Въ приложеніяхъ къ своей лоціи, капитанъ Кингъ опять обращается къ бухтѣ Сигнетъ: «То, что уже до настоящаго времени извѣстно объ этомъ замѣчательномъ заливѣ (King's Sound), не можетъ не возбудить сильнѣйшаго вниманія, такъ какъ его протяженіе, быстрота теченія и величина прилива порождаютъ мысль о существованіи еще другаго внутренняго залива, совершенно отличнаго и неимѣющаго ничего общаго со всѣми намъ извѣстными. Есть основаніе также предполагать, что берегъ между мысомъ Левекъ и Готомъ—островъ, и въ такомъ случаѣ ширина другаго входа въ этотъ заливъ *восемь миль.* Притомъ, кто можетъ поручиться, что берегъ по обѣимъ сторонамъ мыса Вилларетъ (широта 18° 19′ S) не есть также островъ?»

Таково донесеніе капитана Кинга (конечно, очень сокращенное) объ этой интересной губѣ. Кто можетъ утвердительно сказать, что она не составляетъ выхода изъ того внутренняго моря, которое г. Стюартъ уже открылъ во время своего послѣдняго путешествія по континенту Австраліи? Весьма вѣроятно даже, что это предположеніе справедливо; но ни догадки Дампіера, который въ 1699 г. посѣтилъ бухты Сигнетъ и Робюкъ, ни капитана Кинга о существованіи большаго и глубокаго пролива между широтами 15° и 20° S,—не разъяснены до сихъ поръ точными изслѣдованіями. Вѣроятно, Англія не допуститъ, чтобы кто нибудь предупредилъ ее въ дѣлѣ окончанія гидрографической описи страны, которую она пріобрѣла въ свое владѣніе. Благосостояніе развивающихся колоній ея на востокѣ, западѣ и югѣ этого огромнаго материка тѣсно связано съ совершеннымъ уясненіемъ для жителей очертаній занятой ими страны, а для науки рѣшеніе этихъ вопросовъ представляетъ огромнѣйшій интересъ.

Мнѣ остается еще сказать нѣсколько словъ о жителяхъ Мельбурна, которыхъ въ немъ считается со всѣми предмѣстіями немного болѣе 125000. Одна изъ самыхъ замѣчательныхъ особенностей Мельбурна, бросающаяся въ глаза всѣмъ вновь пріѣзжающимъ—это красота его женщинъ и роскошь, съ которою онѣ одѣваются. Въ самомъ дѣлѣ, гуляешь ли по улицамъ, пойдешь ли въ театръ,

на каждомъ шагу встрѣчаются самыя хорошенькія и цвѣтущія лица австралійскихъ англичанокъ. Что касается до изысканности костюма, то можетъ быть это происходитъ отъ развитія сравнительнаго довольствія въ массахъ, такъ какъ здѣсь обыкновенная заработая плата только недавно понизилась съ 10 шиллинговъ на 8 (2 р. 65 к.) въ день.

Еще въ Гонконгѣ я слышалъ отъ нѣкоторыхъ англичанъ, бывшихъ въ Австраліи, что въ Мельбурнѣ, не смотря на всю кратковременность его существованія, находится очень много общественныхъ развлеченій, которыя сдѣлались необходимою потребностію для общества. Дѣйствительно, здѣсь нѣтъ недостатка въ увеселительныхъ мѣстахъ, и между прочимъ существуетъ три очень порядочныхъ театра, а по временамъ бываетъ и итальянская опера. Въ театрахъ даются представленія ежедневно, кромѣ, разумѣется, воскресеній, но большинство публики не отличается изяществомъ вкуса и предпочитаетъ легкія пьесы и фарсы серьезнымъ драматическимъ произведеніямъ. Трагедіи Шекспира, какъ мнѣ говорили, не привлекаютъ многихъ посѣтителей. За то какіе нибудь ланкаширскіе звонильщики на колоколахъ (Lancashir bell ringers) въ геймаркитскомъ театрѣ, и пѣвцы Кристи (Christy I minstrels) въ театрѣ Royal возбуждаютъ обыкновенно взрывы восторга. Пѣвцы эти, состоящіе изъ семи англичанъ съ вычерненными лицами, исполняютъ репертуаръ негритянскихъ пѣсень дѣйствительно весьма недурно, но, для увеселенія публики, слишкомъ много уже примѣшиваютъ паясничества. Каждый изъ нихъ играетъ на какомъ нибудь инструментѣ, и такимъ образомъ составляется акомпаниментъ.

Какъ-то однажды утромъ явился на корветъ директоръ, просить адмирала и офицеровъ, почтить своимъ присутствіемъ спектакль въ геймаркитскомъ театрѣ. Отговориться было неловко, и на другой день появились афиши, что представленіе въ субботу 7 марта (нов. ст.), будетъ: under the distinguished patronage and presence of Admiral Popoff and the officers of the Russian man-of-war «Bogatyr». Одѣвшись въ вицмундиры, мы отправились въ назначенный день въ театръ и заняли среднюю ложу въ бель-этажѣ. Адмиралъ въ театрѣ не былъ. Хотя мы сочли долгомъ благодарить за оказанный намъ почетъ, но справедливость требуетъ сказать, что учредители театра руководствовались при этомъ случаѣ и прямымъ своимъ разсчетомъ. Они очень хорошо знали, что русскія военныя суда приходятъ въ Мельбурнъ не часто, и что публика конечно предпочтетъ идти вечеромъ въ тотъ театръ, въ который приглашены иностранные гости.

Въ Мельбурнѣ находится мортоновъ элингъ, на который могутъ вытаскиваться суда большихъ ранговъ, и еще старый плавучій докъ для судовъ въ 200 и 300 тоннъ, но каменныхъ доковъ еще нѣтъ. Что же касается до снабженія провизіей и матеріалами, то въ этомъ отношеніи никакихъ затрудненій не встрѣчается. За неимѣніемъ готоваго, намъ въ нѣсколько дней спустили кожанный штуртросъ длиною въ 360 футъ и толщиною около 4 дюймовъ, который стоилъ 54 фунта стерлинговъ (345 р. 60 к.).

Главные предметы отпускной торговли изъ Мельбурна состоятъ въ сырыхъ матеріалахъ: салѣ, кожахъ, шерсти и проч. Но я не стану вдаваться въ подробное изложеніе цифръ, хотя у меня подъ руками и находятся цѣлые фоліанты оффиціальныхъ отчетовъ, по всѣмъ частямъ колоніальнаго управленія,—не стану потому, что эти цифры, имѣя огромное значеніе въ послѣдующемъ развитіи колоніи, для насъ представляютъ интересъ очень отдаленный.... 3 марта мы оставили Мельбурнъ.

II.

Выходя изъ порта Филипъ, мы, въ проливѣ, не замѣтили той толчеи, которую встрѣтили при слѣдованіи въ Мельбурнъ и которая происходитъ отъ спора между теченіемъ и вѣтромъ, преимущественно при перемѣнѣ прилива. Въ Бассовомъ проливѣ мы встрѣтили свѣжій OSO и, хотя корветъ выгребалъ превосходно, но адмиралъ, сберегая уголь, приказалъ, въ 6 часовъ утра 4 марта, взять NWtN¹/₄W съ цѣлію зайдти въ Уестернъ-портъ (Western-port) и тамъ переждать неблагопріятнаго вѣтра. Уестернъ-портъ, въ которомъ мы черезъ пять часовъ бросили якорь, находится въ 7 лигахъ на OSO отъ порта Филипъ. Погода была до того пасмурна и дождлива, что рѣшительно не позволила разсмотрѣть даже очертаній его берега, который, впрочемъ, совершенно необитаемъ. На другой день передъ разсвѣтомъ, корветъ снялся съ якоря, а вечеромъ 7 марта подошелъ къ порту Джаксону. Благодаря яркому огню отлично расположенныхъ маяковъ, мы не имѣли никакого затрудненія въ отысканіи, при совершенной темнотѣ, входа, въ которомъ и бросили якорь въ 10 часовъ вечера; но, чтобы не дожидаясь разсвѣта, войдти во внутрь бухты, мы потребовали лоцмана, для чего сожгли нѣсколько фальшфейеровъ. Лоцманъ черезъ четверть часа явился и тотчасъ же провелъ корветъ въ небольшую бухточку, называемую Farm-cove, гдѣ мы и стали фертоингъ. Портъ-джаксонскіе лоцмана съ военныхъ судовъ никакой платы не берутъ,

но вообще когда являются на судно, обязаны снабжать капитана небольшой книгой, заключающей въ себѣ рейдовыя постановленія, за неисполненіе чего подвергаются шрафу.

Я не буду здѣсь приводить замѣчаній касательно всѣхъ подробностей входа и расположенія маяковъ, такъ какъ капитанъ, которому придется посѣтить портъ Джансонъ, найдетъ самыя полныя указанія по этому предмету въ «India Directory» Горсбурга, а также и у Финдлея, въ его «A directory for the navigation of the Pacific Ocean.»

Заливъ Джаксонъ, лежащій въ широтѣ 33° 1′ 42″ S и долготѣ 151° 14′ O, и представляющій, говорятъ, нѣкоторое сходство съ Севастополемъ, принадлежитъ къ числу самыхъ лучшихъ въ свѣтѣ. По всей длинѣ его находится множество приглубыхъ заливчиковъ, или, какъ ихъ здѣсь называютъ, cove, въ которыхъ суда швартовятся вплоть къ пакгаузамъ. Невысокіе берега бухты покрыты разнообразной и красивой растительностію, придающею самый живописный видъ прячущимся въ ней котеджамъ и фермамъ. Если къ этому прибавить чудный, благорастворенный климатъ (средняя годовая температура + 13° Реом., средняя температура въ январѣ + 17°,6 Реом., въ іюлѣ + 7°,9 Реом.; среднее годовое паденіе дождя 49 дюймовъ—болѣе чѣмъ въ Мельбурнѣ и Гобартъ-таунѣ), отсутствіе эпидемическихъ болѣзней и благодарность почвы и вообще всякаго труда, то легко себѣ объяснить, почему англичане, разъ сюда переселившіеся, неохотно и въ самомъ дѣлѣ очень рѣдко возвращаются на родные берега своего Альбіона.

Сидней—столица провинціи Новый Южный Валлисъ, выстроенъ на южномъ берегу залива, и западная часть города тянется почти по меридіану вдоль «*Миленькой бухты*» (Darling harbour), гдѣ расположены магазины, мастерскія и механическое заведеніе. Онъ покуда единственный въ Австраліи портъ, въ которомъ суда могутъ найдти всевозможныя средства для капитальныхъ исправленій, такъ какъ здѣсь находится нѣсколько каменныхъ доковъ, изъ которыхъ одинъ достаточенъ для военныхъ судовъ самаго большаго ранга.

Несмотря, однакожъ, на эти благопріятныя условія, Сидней, со времени основанія Мельбурна и быстраго его развитія, совпадающаго съ открытіемъ въ провинціи Викторія золота, замѣтно отодвинулся на второй планъ. Хотя народонаселеніе въ немъ продолжаетъ ежегодно увеличиваться и въ настоящее время простирается съ предмѣстіями до 93 686 человѣкъ, однакожъ увеличивается уже въ меньшей пропорціи, ибо вся эмиграція преимущественно напра-

вляется въ Мельбурнъ. Главная причина, почему переселенцы отдаютъ или покрайней мѣрѣ отдавали предпочтеніе послѣднему, заключается въ золотѣ, которое, хотя разработывается и въ Новомъ Южномъ Валлисѣ, но, по своему процентному содержанію, не даритъ жадныхъ авантюристовъ тяжеловѣсными самородками, какъ это было въ Баларатѣ и Бендиго. Безъ сомнѣнія, въ этомъ случаѣ играли большую роль преувеличенныя описанія баснословнаго изобилія драгоцѣннаго метала, разбросаннаго по прибрежьямъ порта Филипъ. Эти разсказы производили на европейцевъ самое обаятельное дѣйствіе, и народъ, уже заранѣе рисовавшій картину роскошной будущности, цѣлыми тысячами эмигрировалъ въ окрестности деревушки, разросшейся черезъ нѣсколько лѣтъ въ нынѣшній Мельбурнъ. Результатъ этого движенія былъ тотъ, что народонаселеніе Викторіи, несмотря на всю недавность ея существованія, почти въ полтора раза болѣе, чѣмъ въ *древнемъ* Новомъ Южномъ Валлисѣ. А между тѣмъ число рукъ, которыхъ такъ ждетъ нетронутая почва Австраліи, составляетъ здѣсь самый жизненный вопросъ, соприкасающійся непосредственно съ условіями будущаго процвѣтанія колоніи, и потому поставленъ во главѣ всѣхъ административныхъ соображеній въ австралійскихъ провинціяхъ. Въ этомъ случаѣ каждая провинція заботится сама о себѣ, и когда недавно народъ началъ стремиться изъ Викторіи въ Новую Зеландію, мельбурнскій парламентъ высказалъ самую энергическую заботу объ изысканіи какихъ-либо средствъ къ прекращенію эмиграціи.

Вообще между Мельбурномъ и Сиднеемъ, какъ двумя соперниками, существуетъ замѣтное нерасположеніе и во время нашего пребыванія въ первомъ изъ этихъ городовъ на всѣ разспросы о Сиднеѣ обыкновенно отвѣчали въ слѣдующихъ выраженіяхъ:

«Придя туда, вы сами въ состояніи будете судить о той разницѣ, которая существуетъ между этимъ городомъ и нашимъ Мельбурномъ. Въ Сиднеѣ вы не увидите такихъ красивыхъ зданій, улицы узки, нѣтъ того движенія и жизни, какъ у насъ. Правда, тамъ есть люди съ неимовѣрными богатствами, большею частію потомки прежнихъ конвиктовъ, а потому не спрашивайте о ихъ родословной,—но они своимъ состояніемъ не пользуются какъ слѣдуетъ.»

Я выше назвалъ Новый Южный Валлисъ *древнимъ*, а поэтому постараюсь въ короткихъ словахъ изложить исторію его заселенія. Вскорѣ послѣ отдѣленія Соединенныхъ штатовъ, Англія рѣшилась основать на восточномъ берегу Австраліи, или какъ ее тогда называли—Новой Голландіи, колонію, куда могла бы ссылать своихъ преступниковъ, и въ 1787 году все было окончательно подготов-

лено къ приведенію этой мѣры въ исполненіе. 13 мая того же года, подъ прикрытіемъ фрегата и военнаго тендера, одинадцать судовъ, на которыхъ находилось 565 преступниковъ мужчинъ и 192 женщины, 200 солдатъ и нѣкоторыя изъ ихъ женъ и дѣтей, отправились изъ Портсмута и, послѣ восьмимѣсячнаго перехода, достигли мѣста своего назначенія 18, 19 и 20 января 1788 года. Капитанъ королевскаго флота Артуръ Филипъ былъ назначенъ первымъ губернаторомъ колоніи. Бухта Ботани (Botany bay), гдѣ было предположено основать поселеніе, оказалась неудобною. Стараясь отыскать лучшее мѣсто, капитанъ Филипъ вошелъ въ заливъ, который былъ названъ капитаномъ Кукомъ портъ Джаксонъ и который оказался одною изъ самыхъ обширныхъ и безопасныхъ гаваней въ цѣломъ свѣтѣ, доступною для судовъ всѣхъ ранговъ на протяженіи пятнадцати миль отъ входа и закрытою отъ всѣхъ вѣтровъ. Въ этой то гавани, на берегу заливчика Сидней (Sidney cove), покрытомъ рѣдкимъ лѣсомъ — убѣжищемъ кенгуру, былъ 26 января 1788 года поднятъ англійскій флагъ. Немедленно началась разчистка земли, выгрузка скота, а за тѣмъ размѣщеніе поселенія, состоявшаго изъ 1030 душъ. Однакожъ, протекло нѣсколько лѣтъ, покуда дикая почва была въ состояніи произвести для колоніи достаточно хлѣба, и потому поселенцы, поставленные въ зависимость отъ доставки извнѣ съѣстныхъ припасовъ, не всегда своевременно приходившихъ, нерѣдко испытывали самыя жестокія лишенія.

Губернаторъ Филипъ отправился обратно въ Англію въ декабрѣ 1792 года, и его мѣсто занялъ Гросъ (Groce). Послѣдняго смѣнилъ, 15 декабря 1794 года, капитанъ Патерсонъ, а 7 августа 1795 года прибылъ капитанъ королевскаго флота Гентеръ (Hunter), который немедленно и вступилъ въ исправленіе губернаторской должности. Съ 1792 года начинается рѣшительное и быстрое развитіе колоніи. Доставленный первоначально рогатый скотъ, весь, по безпечности пастуховъ, разбрелся въ лѣсъ, и всѣ попытки отыскать его оказались совершенно напрасными, но спустя нѣсколько времени во внутренности страны нашли многочисленное стадо дикаго, но отличнаго скота, вѣроятно расплодившагося отъ тѣхъ быковъ и коровъ, которыхъ такъ долго считали безвозвратно пропавшими. Къ концу 1795 года частное и общественное скотоводство колоніи состояло изъ 57 лошадей, 227 головъ скота, 1531 барановъ, 1427 козловъ, 1869 свиней и, кромѣ этого, множества домашнихъ птицъ. Поверхность обработанной земли заключалась въ 5419 акрахъ.

Губернаторъ Гентеръ оставилъ колонію 27 сентября 1800 года и

былъ смѣненъ капитаномъ королевскаго флота Филипомъ Гидли Кингъ (Philip Gidley King), который основалъ поселеніе на островкѣ Норфолькѣ (*). Его правленіе продолжалось шесть лѣтъ и ознаменовано такъ называемымъ ирландскимъ возмущеніемъ, произшедшимъ около 1804 года.

Книгопечатаніе введено въ колонію губернаторомъ Гентеромъ въ 1795 г., а въ мартѣ 1803 г. уже издавалась правительствомъ сиднейская газета (Sidney gazette). Чеканка мѣдной монеты началась въ 1800 г. Въ это время управленіе колоніей было подведено подъ общіе указы, издаваемые правительствомъ. Кажется, капитанъ Кингъ не оправдалъ того обширнаго довѣрія, которое было ему оказано. Онъ оставилъ колонію въ августѣ 1806 г. и былъ смѣненъ капитаномъ королевскаго флота Уилліамомъ Блай (William Bligh), обнаружившимъ еще менѣе хорошихъ качествъ, чѣмъ его предшественникъ. Бывши командиромъ военнаго судна *Bounty*, онъ уже доказалъ свою неспособность, имѣвшую самыя вредныя послѣдствія, когда въ командѣ, отъ его жестокаго обращенія, произошелъ бунтъ; назначеніемъ Блайя на такой щекотливый постъ—вести юную страну на пути ея надлежащаго развитія, были всѣ крайне недовольны. Его управленіе имѣло именно тотъ исходъ, который надобно было предвидѣть. До такой степени было безгранично его самовластіе, и въ особенности преслѣдованіе одного вліятельнаго лица, равно замѣчательнаго, какъ своими гражданскими заслугами, такъ и личными достоинствами, что колонисты съ негодованіемъ возстали противъ его власти. Вспомоществуемые офицерами и нижними чинами мѣстнаго отряда, они отправились въ губернаторскій домъ, отыскали его за кроватью, гдѣ онъ спрятался, и не дѣлая никакихъ насилій, ни его лицу, ни имуществу, препроводили на военный шлюпъ, на которомъ Блай и отправился въ Англію, послѣ своего восемнадцатимѣсячнаго губернаторства. Его замѣстилъ генералъ Макуори (Macquarie); въ промежутокъ между 26 января 1808 года и 26 декабря 1809 года, временно управляли колоніей: подполковникъ Джонстонъ (Johnstone), Фово (Foveaut) и полковникъ Паттерсонъ.

Во время губернаторства Макуори, продолжавшагося двадцать лѣтъ, въ развитіи колоніи совершился большой прогресъ. Присылка новыхъ преступниковъ и прибытіе вольныхъ переселенцевъ значительно увеличили народонаселеніе, но правильная эмиграція въ Австралію началась нѣсколько позже. При содѣйствіи казны, было выстроено

(*) Въ широтѣ 29°S и долготѣ 168° O.

множество общественныхъ зданій, проведены дороги, и колонисты, преслѣдуемые засухой 1813 года и воодушевленные духомъ открытій, перешли черезъ хребетъ Синихъ горъ, до сихъ поръ считавшійся недоступнымъ. Отыскивая новыя пастбища и направляясь по рѣкѣ Гросъ, они напали на этотъ проходъ, а въ будущемъ году черезъ него уже начала строиться дорога, долженствовавшая пересѣчь тѣ горные кряжи, которые признавались туземцами недосягаемыми, и вообще самое сообщеніе съ внутренностію страны — невозможнымъ.

Съ отъѣздомъ генерала Макуори, 1 декабря 1821 года, кончается значеніе Сиднея, какъ мѣста исключительно ссылочнаго, въ которомъ всѣ общественныя постройки и работы производились до сихъ поръ на казенный счетъ и стоили огромныхъ суммъ. Генералъ-маіоръ сэръ Томасъ Брисбанъ (Sir Thomas Brisbane), человѣкъ, извѣстный своею ученостію и дарованіями, смѣнилъ генерала Макуори, и его управленіе, а равно и губернаторство послѣдователей Брисбана рѣзко обозначаются притокомъ вольной эмиграціи. По мѣрѣ того, какъ Новый Южный Валлисъ наполнялся все болѣе и болѣе свободными англійскими подданными, прерогатива губернаторовъ, въ дальнѣйшемъ ходѣ событій, уступила мѣсто самоуправленію колонистовъ.

Въ силу акта 1823 года, королемъ былъ учрежденъ мѣстный совѣтъ, состоявшій изъ семи членовъ и долженствовавшій содѣйствовать губернатору въ изданіи колоніальныхъ законовъ, подверженныхъ, впрочемъ, пересмотру верховной власти. Однакожъ, этой уступкой не удовольствовались желанія свободныхъ выходцевъ; начались неудовольствія, имѣвшія послѣдствіемъ отбытіе губернатора въ Англію до истеченія законнаго срока, съ передачей управленія полковнику Стюарту (Stewart), который и былъ временнымъ губернаторомъ съ 1 декабря 1825 года по 18 декабря 1826 года. Его замѣнилъ генералъ-лейтенентъ сэръ Ральфъ Дарлингъ (Sir Ralph Darling), который, въ продолженіе своего пятилѣтняго управленія, пріобрѣлъ еще болѣе непопулярности. Онъ выѣхалъ 21 октября 1831 г. Въ 1829 году получилъ свое основаніе законодательный совѣтъ, издавшій актъ объ учрежденіи суда присяжныхъ и о введеніи нѣкоторыхъ другихъ мѣръ общественнаго благоустройства.

Восьмымъ губернаторомъ Новаго Южнаго Валлиса былъ сэръ Ричардъ Беркъ (Sir Richard Bourke), самый высокій государственный дѣятель и притомъ самый либеральный правитель, котораго когда-либо имѣла колонія. Онъ обратилъ особенное вниманіе на общественную нравственность и содѣйствовалъ къ изданію акта объ учрежденіи публичныхъ школъ и церквей. Пустопорожнія казенныя земли

были отняты отъ отсутствующихъ владѣльцевъ и проданы не за ничтожную плату, а на аукціонѣ, по высшей цѣнѣ, и приняты мѣры къ привлеченію эмиграціи для свободнаго труда.

Съ 5 декабря 1837 г. по 23 февраля 1838 года управлялъ дѣлами колоніи полковникъ Снадграссъ, котораго смѣнилъ сэръ Джорджъ Гиппсъ (Sir George Gipps). Это послѣднее назначеніе принесло несчастіе, какъ самому губернатору, такъ и всей странѣ. Его упорное мнѣніе о законности исключительнаго сосредоточенія высшей власти въ правительствѣ коронномъ—законности, выведенной имъ изъ сущности первоначальнаго основанія Сиднея, безъ пособія частныхъ средствъ и рукъ, повели къ неизбѣжнымъ раздорамъ. Такимъ образомъ, его губернаторство, продолжавшееся восемь съ половиною лѣтъ, было печальнымъ періодомъ проявленія политической вражды между правительствомъ и сословіями и въ особенности высшимъ классомъ самостоятельныхъ колонистовъ. И хотя, можетъ быть, частная жизнь ни одного австралійскаго губернатора не была болѣе чиста отъ всякаго пятна и укора, но тѣмъ не менѣе, вслѣдствіе суровости характера, Гиппсъ удалилъ отъ себя многихъ людей съ глубокимъ запасомъ опытности, совѣты которыхъ могли бы оказаться въ высшей степени благодѣтельными для всякаго вновь назначеннаго губернатора. Однакожъ, въ этотъ промежутокъ произошло замѣтное улучшеніе въ соціальномъ и нравственномъ положеніи народонаселенія, благодаря свободному его притоку извнѣ.

Генералъ-лейтенантъ сэръ Морисъ О'Коннель (Sir Maurice O'Connel), главнокомандующій войсками въ Австраліи, исправлялъ должность губернатора съ 11 іюля по 3 августа 1846 года, и передалъ управленіе вновь прибывшему десятому губернатору Новаго Южнаго Валлиса, сэру Чарльсу Августу Фитцрою (Sir Charles August Fitzroy), который, получивъ титулъ генералъ-губернатора Австраліи, принялъ начальство надъ губернаторами: Викторіи, Южной Австраліи, Вандименовой земли и Западной Австраліи. Къ счастію, въ силу коронних инструкцій, самоуправленію колоніи была дарована бо́льшая свобода, чѣмъ во время сэра Джоржа Гиппса, и потому управленіе Фитцроя было популярнѣе, чѣмъ его предшественника.

Возрастающее благосостояніе порта Филипъ, который до 1851 г. былъ въ зависимости отъ Новаго Южнаго Валлиса, побудило правительство королевы въ 1850 году уступить просьбамъ колонистовъ этой части Австраліи объ образованіи отдѣльной колоніи съ своимъ собственнымъ парламентомъ. Такимъ образомъ, 1 іюля 1851 года дистриктъ портъ Филипъ былъ переименованъ въ провинцію Вик-

торію, а 1 декабря 1859 года сѣверный дистриктъ или дистриктъ Моритонской бухты (Moreton bay district)—въ провинцію Куинсландъ.

Сэръ Уилліамъ Денисонъ (sir William Denison), заступившій мѣсто сэра Чарльса Фитцроя, былъ прежде губернаторомъ Тасманіи, гдѣ пріобрѣлъ общую нелюбовь, вслѣдствіе своихъ распоряженій, несогласовавшихся съ видами мѣстныхъ жителей, касательно преступниковъ; но на новомъ мѣстѣ, въ Сиднеѣ, онъ сдѣлался человѣкомъ популярнымъ, а притомъ и очень дѣльнымъ. Будучи самъ военнымъ инженеромъ, онъ ревностно занялся соображеніями о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ и другихъ общественныхъ сооруженій, которымъ, въ близкомъ предвидѣніи колоніальнаго самоуправленія, были уже составлены проэкты. Актъ о новой конституціи полученъ 16 октября 1855 года, объявленъ во всевѣдѣніе 23 ноября, а въ слѣдующемъ году приведенъ въ исполненіе. Губернаторъ, принявъ на себя инициативу въ новыхъ законодательныхъ учрежденіяхъ, назначилъ первымъ министромъ (premier) Доналдсона, который впрочемъ вскорѣ вышелъ въ отставку, и вообще переходъ отъ старой системы къ новой сопровождался и впослѣдствіи кратковременностію министерствъ. Послѣ двухлѣтнихъ споровъ въ нижней палатѣ, министерствомъ Каупера (Cowper) (*) была дарована при выборахъ бо́льшая равноправность и допущена баллотировка.

Наконецъ Денисонъ получилъ назначеніе въ мадрасское президентство и его замѣнилъ сэръ Джонъ Юнгъ (Sir John Uoung), бывшій губернаторъ островов Іоническихъ и получившій новый титулъ главнаго губернатора (Governor in chief) вмѣсто генералъ-губернатора, какъ такъ всѣ австралійскія провинціи въ настоящее время другъ отъ друга независятъ.

Наше посѣщеніе порта Джаксона было во время управленія сэра Джона Юнга. Онъ съ необыкновенною предупредительностію, на другой же день нашего прихода, пригласилъ обѣдать адмирала, нѣкоторыхъ офицеровъ и вообще показалъ самую многостороннюю любезность. Якорное мѣсто корвета было прямо противъ губернаторскаго дома, къ которому примыкаетъ ботаническій садъ, такъ что приходилось только перетолкнуться на шлюпкѣ, и мы могли сколько угодно и безпрепятственно гулять по чистымъ дорожкамъ сада и наслаждаться ароматомъ австралійской флоры. Въ тѣ дни, когда играетъ музыка, въ садъ стекается множество народа.

Въ Сиднеѣ мы застали 56 купеческихъ судовъ, въ томъ числѣ 43 англійскихъ, и кромѣ того, около 100 судовъ, исключительно за-

(*) Нынѣшній premier, имѣющій титулъ colonial secretary.

нимающихся каботажной торговлей возлѣ береговъ Австраліи. Число пароходовъ, плавающихъ между Сиднеемъ и другими сосѣдними портами, доходитъ до 84, представляющихъ общую вмѣстительность 22 355 тонновъ и работу машинъ въ сложности въ 6400 силъ.

Почтовое сообщеніе съ Европою производится на пароходахъ полуостровской и восточной компаніи, которые отправляются изъ Сиднея 21 числа (нов. ст.) каждаго мѣсяца въ Пуанъ-де-Галль (Point de Galle) на Цейлонѣ, заходя на пути въ Мельбурнъ, Аделаидъ и бухту Короля Георга (King George's sound). Корреспонденція достигаетъ Марселя въ 47 дней.

Такъ какъ Брисбанъ, Сидней, Мельбурнъ и Аделаидъ, на разстояніи почти 1100 итальянскихъ миль, связаны между собою электрическими телеграфами, то, по приходѣ почтоваго парохода въ послѣдній изъ этихъ портовъ, всѣ важнѣйшія извѣстія въ тотъ же день достигаютъ Сиднея и Брисбана. Кромѣ того, два раза въ мѣсяцъ пароходы ходятъ въ Новую Зеландію, и два раза въ недѣлю— въ Мельбурнъ и Куинсландъ.

Желѣзныя дороги, построенныя колоніальнымъ правительствомъ, раздѣляются на три вѣтви: первая отъ Сиднея направляется на югъ и проходитъ черезъ города: Параматта, Ливерпуль, Кемпбельтаунъ и доходитъ до Менангля на разстояніи 40 миль. Ее предположено довести до границъ провинціи Викторіи и такимъ образомъ соединить Сидней съ Мельбурномъ. Вторая идетъ отъ города Параматта по западному направленію и, кончаясь теперь у Пенрита (Penrith), на разстояніи 19 миль,—будетъ продолжена до Батерста (Bathurst); и наконецъ, третья, отъ Нью-кастля, города, расположеннаго въ бухтѣ того же имени при устьѣ рѣки Гентеръ (75 миль къ сѣверу отъ Сиднея), направляется къ сѣверу и проходитъ черезъ города: Метландъ (Maitland), Локинваръ (Lochinvar) и достигаетъ Бранкстона (Branxston); длина ея 35 миль. Посредствомъ двухъ короткихъ линій, принадлежащихъ каменноугольнымъ компаніямъ, третья вѣтвь соединяется съ мѣстами разработки топлива, что значительно удешевляетъ его доставку въ гавани для нагрузки на суда.

Изъ англійскихъ военныхъ судовъ находились здѣсь во время нашего пребыванія: 17-ти пушечный паровой корветъ *Miranda* и два винтовыхъ клипера: *Eclipse* и *Pioneer*, такъ что за исключеніемъ корвета *Harrier*, стоявшаго въ Новой Зеландіи, мы застали всѣ суда станціи, которой начальствовалъ командоръ, погибшій при крушеніи корвета *Orpheus*. Въ настоящее время, отрядъ состоитъ подъ завѣдываніемъ командора *Mirand*'ы, какъ старшаго изъ капитановъ. Англійскіе морскіе офицеры чрезвычайно любятъ австралійскую стан-

цію. Она, благодаря привлекательности своихъ прибрежныхъ городовъ, занимаетъ у нихъ слѣдующее мѣсто послѣ Средиземнаго моря и Тихаго океана, но вслѣдствіе ограниченнаго числа составляющихъ ее судовъ, нелегко доступна для офицеровъ, желающихъ поплавать въ этихъ моряхъ. Наше первое знакомство конечно было съ англійскими моряками, изъ которыхъ нынѣшній командиръ *Eclipse*'а г. Робинсонъ пришелъ изъ Англіи старшимъ офицеромъ въ чинѣ лейтенанта, но, послѣ смерти командира клипера, занялъ его мѣсто, съ производствомъ, по приказу командора, въ коммэндеры, что соотвѣтствуетъ нашему капитанъ-лейтенанту. Здѣсь, можетъ быть, умѣстно будетъ сдѣлать замѣчаніе о системѣ англійскаго чинопроизводства въ отдаленныхъ плаваніяхъ. По ихъ морскимъ постановленіямъ, начальники эскадръ имѣютъ право производить въ слѣдующіе чины на вакансію послѣ умершихъ (dead vacancy), а равно и на вакансію послѣ офицеровъ, заболѣвшихъ и отосланныхъ въ Англію (invalided vacancy), но въ первомъ случаѣ, т. е. въ производствѣ на вакансію послѣ умершихъ, адмиралтейство всегда утверждаетъ вновь пожалованные чины, а во второмъ — только сообразуясь съ наличными вакансіями и степенью довѣрія къ начальнику эскадры. Поэтому Робинсонъ почти не сомнѣвается въ благопріятномъ исходѣ своего повышенія.

Командоръ корвета *Miranda*, капитанъ Дженкинсъ, какъ представитель своего флота, прилагалъ всевозможныя старанія выказать нашему адмиралу весь почетъ, который обусловливается морскимъ этикетомъ между лицами, хотя и иностранныхъ службъ, но разныхъ чиновъ. Дженкинсъ (*)—это типъ не тѣхъ англійскихъ моряковъ, которые начинаютъ такъ сильно интересоваться образованіемъ свѣтскимъ,—а моряковъ другой категоріи, нѣсколько оригинальныхъ на видъ, но обладающихъ необыкновенно тонкимъ пониманіемъ службы и почти совершенно незаботящихся о поверхностномъ всезнаніи. Онъ очень мало знакомъ съ сиднейскимъ обществомъ, можетъ быть отчасти потому, что слишкомъ занятъ исправленіемъ своего корвета, который дѣйствительно—въ самомъ незавидномъ положеніи. Во многихъ мѣстахъ баргоутъ его прогнилъ совершенно, пазы разошлись и конопатка почти не держится вовсе, такъ что не ранѣе, какъ только черезъ полгода, можетъ быть, все приметъ тотъ видъ, при которомъ безопасно пускаться въ море.

(*) Изъ статьи г. Муханова читатели Морскаго Сборника знакомы до нѣкоторой степени съ личностію капитана. *Ред.*

Внутри порта Джаксонъ находятся три батареи, выстроенныя, кажется, еще въ прошломъ столѣтіи и вооруженныя старыми малокалиберными пушками, такъ что, въ смыслѣ современной фортификаціи, бухта не укрѣплена, хотя природное очертаніе береговъ позволяетъ защитить ее почти неприступно. Я слышалъ, что парламентъ уже рѣшилъ ассигновать на этотъ предметъ требуемыя деньги. Сиднейскіе волонтеры состоятъ изъ трехъ артиллерійскихъ батарей, небольшаго числа конницы (mounted rifles), двухъ батальоновъ и провинціальныхъ отрядовъ.

Скажу нѣсколько словъ объ австралійскомъ каменномъ углѣ. Главное мѣсто его разработки находится въ бухтѣ Нью-Кастль, но въ послѣднее время открыто возлѣ Сиднея очень много богатыхъ жилъ этого горючаго минерала, вывозимаго теперь въ огромномъ количествѣ, преимущественно въ Китай. Качествомъ своимъ ньюкастльскій австралійскій уголь хуже ньюкастльскаго англійскаго, и купцы въ Шанхаѣ и Гонконгѣ, пользуясь сходствомъ именъ, нерѣдко поддѣваютъ покупщиковъ, продавая послѣдній за первый. Хорошій уголь съ погрузкой на суда въ Ньюкастлѣ, стóитъ отъ 13 до 14 шиллинговъ (4 р. 65 к.) за тонъ, въ Сиднеѣ же отъ 20 до 21 шиллинга (7 руб.).

Вообще жизнь въ Сиднѣе сравнительно съ Мельбурномъ дешева. Вотъ между прочимъ цѣны на нѣкоторые припасы:

булка вѣсомъ въ 2 фунта	4 пенса,
матросскія сухари, 100 англ. фунт. .	15 шиллинговъ,
мука $55\frac{1}{2}$ пудовъ	13 фунт. стерл.,
мясо 1 фунтъ	отъ $2\frac{1}{4}$ до 3 пенсовъ,
баранина	отъ $3\frac{1}{2}$ — 4 — — —
быкъ	отъ 6 — 9 фунт. стерл.,
соль, одинъ тоннъ.	отъ 3 ф. 15 ш. до 4 фунт.

11 марта на корветѣ у адмирала обѣдали губернаторъ съ своей женой и племянницей и нѣкоторыя другія лица колоніальнаго управленія. День былъ проведенъ чрезвычайно оживленно и весело, а когда вечеромъ уѣзжали дамы, то у насъ жгли фалшфейеры и ракеты, что, при совершенной темнотѣ, произвело большой эфектъ. Капитанъ Дженкинсъ, находившійся тоже въ числѣ приглашенныхъ, не выказалъ себя вовсе дамскимъ кавалеромъ, и когда я его спросилъ о причинѣ такого отчужденія, то, заливаясь своимъ громкимъ, добродушнымъ смѣхомъ, онъ отвѣтилъ мнѣ, что вообще очень ува-

жаетъ дамъ, но любитъ ихъ на своемъ мѣстѣ,—«а на военномъ суднѣ имъ дѣлать нечего». На другой, или кажется на третій день, всѣ офицеры и гардемарины получили приглашеніе на вечеръ къ леди Юнгъ. Вечеръ этотъ, на который собралось, я думаю, до полутораста дамъ и мужчинъ, показался намъ необыкновенно оригинальнымъ внезапностію разъѣзда всей публики. Въ 11 часовъ, послѣ одного тура польки и вальса, вдругъ всѣ какъ сумасшедшіе кинулись прочь; слѣдуя общему движенію, мы тоже раскланялись и отправились домой. Дженкинсъ, который провожалъ адмирала до пристани, объяснилъ, что это не былъ балъ, а просто Lady Young at home», т. е. другими словами, что такъ какъ залѣ заранѣе было опредѣлено опустѣть въ такомъ то часу, то уже, не смотря на все веселое настроеніе общества, на все желаніе потанцовать, —нарушить предварительно составленную программу никакъ нельзя... Вотъ до чего доходитъ здѣсь безусловное поклоненіе сухому формализму. Не смотря, однакожъ, на эти странности англійскихъ обычаевъ, мы пользовались отъ сиднейскихъ жителей особеннымъ гостепріимствомъ и радушіемъ.

Наша стоянка приближалась къ концу. Мы осмотрѣли музеумъ, монетный дворъ, поднимались на пароходѣ вверхъ на 15 миль по рѣкѣ Параматта, въ которой, впрочемъ, я не нашелъ ничего особенно замѣчательнаго, ѣздили къ маяку на южный входный мысъ—*любоваться моремъ*, и наконецъ 15 марта, погрузивъ 264 тонна угля, снялись съ якоря и пошли въ бухту Ботани. Въ эту бухту, отстоящую отъ порта Джаксонъ къ югу на 10 миль, былъ посланъ на барказѣ, еще наканунѣ нашего выхода изъ Сиднея, мичманъ Мухановъ съ нѣкоторыми изъ гардемаринъ, чтобы осмотрѣть пристанище знаменитыхъ Кука и Лаперуза (*). Поднявъ барказъ въ ростры, мы вышли изъ бухты Ботани того же числа и направились въ Новую Каледонію, гдѣ было назначено рандеву клипперу «Абрекъ», который, по соображеніямъ адмирала, мы должны были непремѣнно тамъ застать.

У Финдлея и у Кергале (**) о вѣтрахъ, господствующихъ по восточную сторону Австраліи, сказано весьма неопредѣленно, а командиръ одного французскаго военнаго судна говорилъ, что онъ нѣ-

---

(*) См. статью Муханова. *Ред.*

(**) Considérations génerales sur l'ocean Pacifique, par M. Charles Philippe de Kerhalet.

колько разъ плавалъ между Сиднеемъ и Новой Каледоніей и постоянно встрѣчалъ вѣтры перемѣнные. Мы значительную часть перехода совершили подъ парами противъ свѣжаго вѣтра, дувшаго почти все время между NO и O, а утромъ 23 марта увидѣли коралловый барьеръ, окаймляющій SW берега Новой Каледоніи. Вскорѣ пріѣхалъ лоцманъ и подтвердилъ ожиданія адмирала: «Абрекъ» стоялъ уже въ Портъ-де-Франсѣ, и при входѣ въ бухту у насъ на брамъ-стеньгахъ развѣвались позывные клипера и сигналъ: «изъявляю свое особенное удовольствіе».

Капитанъ-Лейтенантъ **Линденъ**.

О РѢКѢ ВИСЛѢ.

Раздѣленіе Вислы по ея судоходству.—Препятствія при плаваніи.—Мѣры къ устраненію этихъ препятствій.—Средства для снятія судовъ съ мели.—Лоцмана.—Затрудненіе въ постановкѣ вѣхъ на мелководіи и предложеніе треножника.—Опасныя мѣста отъ Варшавы до Пруссіи.—Названія и положеніе примѣчательныхъ мѣстъ.—Таблицы возвышенія воды и время закрытія рѣки льдомъ.

Морской Сборникъ еще въ 1850 году (кн. № 12, см., стр. 547), сообщалъ извѣстіе изъ газеты Австр. Ллойда о соединеніи рѣкъ Вислы и Днѣстра каналомъ, длиною въ 10 нѣмецкихъ миль, помощію котораго изъ Балтійскаго моря можно имѣть водяное сообщеніе по Вислѣ и Сану, каналомъ до Днѣстра, и по Днѣстру до Чернаго моря, такъ что сообщеніе между Балтикою и Чернымъ моремъ по этому новому пути не превосходило бы 2114 верстъ. Мысль конечно грандіозная; но до ея осуществленія мы имѣемъ еще время познакомиться съ Вислой. Нѣтъ сомнѣнія, что устроенная въ 1863 году на этой рѣкѣ флотилія откроетъ тѣ важные недостатки, которые до сихъ поръ, помимо мелководія, были причиною жалкаго состоянія судоходства по Вислѣ,—теперь же, я постараюсь хотя вкратцѣ изложить здѣсь ту обстановку и положеніе, въ которомъ судоходство по рѣкѣ находится въ настоящее время.

Рѣка Висла, протекая по тремъ государствамъ, имѣетъ всего протяженія 824 версты, именно:

Отъ Кракова до границы царства Польскаго	28 верстъ.
По царству Польскому	568 —
Отъ границы Пруссіи до Балтійскаго моря .	228 —
Всего . . .	824 —

Въ Пруссіи до Балтійскаго моря она вполнѣ судоходна.

Пространство въ 568 верстъ, протекаемое ею по царству Польскому, въ отношеніи къ судоходству, можно раздѣлить на 4 части.

1) Отъ входа въ границу царства до впаденія рѣки Сана, или до города Завихоста, 170 верстъ.

2) Отъ устья Саны до устья р. Пилицы, 164 версты.
3) Отъ устья Пилицы до устья р. Нарева, 83 версты.
4) Отъ устья Нарева до прусской границы, 151 верста.

На первой изъ этихъ частей наименьшая глубина рѣки на фарватерѣ, при низкомъ горизонтѣ воды, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ бываетъ до 2 футъ. Судоходство продолжается отъ 245 до 250 дней въ году, т. е. отъ половины марта до половины или конца ноября, и въ это время низкій горизонтъ бываетъ среднимъ числомъ 52 дня.

Въ продолженіе судоходнаго времени, горизонтъ измѣняется. Въ первой половинѣ бываетъ выше чѣмъ 5′ 7″ надъ нулемъ; въ другой же половинѣ, ниже чѣмъ 5′ 7″ надъ нулемъ. Такимъ образомъ 5 ф. 7 дюйм. принимается за среднее состояніе воды; нуль означаетъ на водомѣрѣ, установленномъ при г. Завихостѣ, самый низкій горизонтъ воды на Вислѣ.

На этой же части рѣки сплавляются плоты и такъ называемыя краковскія галеры съ осадкою въ водѣ не болѣе 22 дюймовъ; но и съ этою осадкою, при низкомъ горизонтѣ, по причинѣ мелей и песчаныхъ банокъ, находящихся въ руслѣ рѣки, не могутъ безпрепятственно плавать и принуждены бываютъ сгружать часть клади.

На второй части, т. е. отъ Завихоста до устья рѣки Пилицы, наименьшая глубина рѣки, при низкомъ горизонтѣ, доходитъ до $1^1/_3$ фута, и по десятилѣтнимъ наблюденіямъ замѣчено, что самое низкое состояніе воды продолжается не болѣе 3-хъ дней. Средній горизонтъ воды на этой части рѣки по водомѣру, установленному при Новой-Александріи, доходитъ въ теченіе навигаціоннаго времени, до 4 футъ выше нуля.

На этой части сплавляются галеры, какъ краковскія, такъ и уляновскія (съ рѣки Санъ), имѣющія осадки въ водѣ 2 фута; весною плаваютъ берлинки, при высокомъ состояніи воды нагруженныя кладью и имѣющія осадки 6 футъ, а осенью, порожнія, возвращаются на зимовку; и наконецъ, при высокихъ водахъ—пароходы. При среднемъ горизонтѣ, суда съ трудомъ могутъ плавать на этой части рѣки, ибо по причинѣ большаго числа мелей, песчаныхъ перекатовъ, и раздѣленія рѣки на нѣсколько рукавовъ, она не имѣетъ достаточной глубины.

Состояніе воды, въ теченіе которго галеры, берлинки и пароходы не могутъ дѣлать рейсовъ, продолжается отъ 60 до 90 дней навигаціоннаго времени.

На третьей части, на которой находится Варшава, т. е. отъ устья Пилицы до устья Нарева, наименьшая глубина воды при са-

момъ низкомъ горизонтѣ есть слѣдующая: вверхъ отъ Варшавы, въ мѣстахъ, гдѣ рѣка расширяется, $2^1/_2$ фута; внизъ же отъ Варшавы 4 фута, за исключеніемъ только глубины на порогѣ при Бураковѣ, гдѣ таковая доходитъ до 15 дюймовъ.

Средній горизинтъ воды въ судоходное время, доходитъ до $4^2/_{10}$ фута надъ нулемъ, по варшавскому водомѣру.

На этой части сплавляются выше сказанные плоты и галеры, и ходятъ берлинки и пароходы; а изъ сорокалѣтнихъ наблюденій надъ измѣненіями горизонта воды на Вислѣ, по водомѣру, установленному въ Варшавѣ, оказывается, что въ теченіе навигаціи низкій горизонтъ воды, при которомъ суда имѣютъ затрудненія въ плаваніи, продолжается среднимъ числомъ 52 дня.

На четвертой части Вислы, отъ устья Нарева до прусской границы, наименьшая глубина воды на фарватерѣ доходитъ до $3^1/_2$ футъ.

На этой части сплавляются галеры, ходятъ берлинки и пароходы; но по случаю находящихся въ руслѣ рѣки песчаныхъ банокъ, подводныхъ камней и заваловъ, пароходы, при горизонтѣ воды въ 2 фута надъ нулемъ, по варшавскому водомѣру, вовсе перестаютъ ходить. Таковое состояніе судоходства, какъ оказывается изъ 40 лѣтнихъ наблюденій, продолжается 52 дня, въ теченіе навигаціоннаго времени.

Вообще низкое состояніе воды на Вислѣ бываетъ въ сентябрѣ и въ началѣ октября мѣсяца; но оно случается, хотя рѣдко и ненадолго, въ маѣ, іюнѣ, іюлѣ и августѣ мѣсяцахъ.

Судоходное время начиается по вскрытіи рѣки отъ льда, или съ 15 марта, и продолжается до половины ноября.

Главныя затрудненія въ плаваніи судовъ по Вислѣ заключаются въ нижеслѣдующемъ:

1) Вся рѣка Висла принадлежитъ исключительно сплаву лѣса, который большею частію идетъ транзитомъ изъ Австріи въ Пруссію, и не приноситъ правительству никакихъ денежныхъ выгодъ (согласно договору); но кромѣ того, идя при ничтожномъ числѣ гоньщиковъ, огромными плотами, почти безъ промежутковъ,—сноситъ всѣ вѣшки, которыя ставятъ выточные (*) и останавливаетъ судоходство, дѣлая его крайне опаснымъ и затруднительнымъ.

2) Рѣка имѣетъ множество разбросанныхъ каменьевъ и корчей, которые, неговоря уже про низкую воду, дѣлаютъ судоходство и при среднемъ горизонтѣ воды, страшно опаснымъ и почти невозможнымъ,

(*) Лоцмана, вѣховщики.

тѣмъ болѣе, что каменья не обозначаются вѣхами, а если же послѣднія гдѣ и ставятся, то очень оригинально и первобытно; онѣ состоятъ изъ заостренныхъ прутьевъ, втыкаемыхъ вѣховщиками въ землю, при чемъ, если желаютъ показать направленіе фарватера, то верхушку прута надламываютъ въ ту или въ другую сторону; на камнѣ же привязываютъ кусочекъ ветоши, но большею частью указаніе мѣстъ каменистыхъ передается по наслѣдству отъ лоцмана къ лоцману; что же касается карчей,—то они еще болѣе опасны тѣмъ, что ихъ переноситъ теченіемъ съ мѣста на мѣсто.

3) Отмели на Вислѣ не представляютъ особенной опасности для плаванія,—онѣ только его задерживаютъ на неопредѣленное время. Такъ какъ онѣ состоятъ болѣе изъ наноснаго песку, то перемѣняютъ свое положеніе и, вмѣстѣ съ тѣмъ, легко размываются. Берлинки и пароходы часто сами себѣ пролагаютъ фарватеръ: ставятъ нѣсколько берлинокъ поперекъ теченія, которымъ въ незаставленной части рѣки и промывается фарватеръ. На этомъ основаніи, берлинки не ходятъ порознь, а компаніей, не менѣе 6, очень дружно выжидаютъ время и помогаютъ другъ другу.

Для отвращенія вышесказанныхъ препятствій, конечно самой радикальной мѣрой было бы укрѣпленіе береговъ Вислы и углубленіе ея, подобно тому, какъ сдѣлано на той же рѣкѣ въ Пруссіи. Разсматривая проэктъ и смѣту, которая по этому предмету предложена была нынѣ однимъ изъ жителей Варшавы, я убѣдился въ томъ, что хотя это былъ одинъ изъ самыхъ скромныхъ проэктовъ, но все-таки стоимость работы доходила до 1 милліона; издержать же такую сумму и потомъ развивать рѣчную промышленность, кажется, не совсѣмъ логично; надо по возможности, при теперешнемъ положеніи рѣки, съ небольшими средствами стараться сдѣлать ее судоходною и развить промышленность, а потомъ уже улучшать и судоходство, цѣнными работами, съ надеждою воротить хоть проценты издержаннаго капитала, что будетъ и возможно, если промышленность разовьется. По моему мнѣнію, для возможнаго и безопаснаго плаванія на Вислѣ, слѣдуетъ принять нижеслѣдующія мѣры:

1) Очистить рѣку отъ корчей и каменьевъ (только не на бумагѣ, а на самомъ дѣлѣ)—вещь очень недорогая и не замысловатая, въ особенности въ малую воду; придется работать на глубинѣ не болѣе 2 футъ, при томъ же, для поднятія большихъ каменьевъ, у вѣдомства путей сообщенія есть на этотъ предметъ средства. Вмѣстѣ съ этимъ, очищенную часть рѣки сдать вѣховщикамъ, чтобы они слѣдили за ней и въ разливъ наблюдали за прибрежными деревьями, которыя могутъ быть унесены водою. Карчи образовы-

ваются довольно медленно и всегда даютъ возможность слѣдить за ними: потребно достаточное время для того, чтобы вода подмыла дерево, которое потомъ стоитъ въ наклонномъ положеніи также довольно долго и наконецъ падаетъ въ воду. Вѣдь есть же люди, которымъ поручаются верстовые столбы, присмотръ за ними и сохраненіе. Вѣховщики наблюдая за деревьями, могли бы давать знать объ ихъ состояніи владѣльцамъ, для того чтобы тѣ обязательно оттаскивали ихъ отъ берега или уничтожали.

2) Мелкія мѣста на Вислѣ образовываются вслѣдствіе слишкомъ большаго разлива рѣки, а потому, для отвращенія этого недостатка, слѣдуетъ употребить гати, которыми запружать излишнюю часть рѣки, оставляя одинъ фарватеръ. Въ 1863 году, по моей просьбѣ, въ Бѣлянахъ была сдѣлана подобнаго рода работа, и вода дѣйствительно держалась гораздо лучше, противъ прежнихъ годовъ.

3) Коронныхъ вытычныхъ (лоцмановъ), при всемъ желаніи сойтись съ ними и воспользоваться ихъ знакомствомъ съ рѣкой, мнѣ удалось видѣть только одинъ разъ, когда они пришли ко мнѣ за своими шлюпками; затѣмъ ни мѣста ихъ пребыванія, ни пользы, съ которой они служатъ, получая жалованье отъ казны, мы не видали; вѣроятно, настоящее положеніе края было тому причиною, —однакожъ, они существовали. Это очень важное обстоятельство, а потому, вѣроятно, въ спокойное время на него будетъ обращено должное вниманіе.

4) Для отвращенія безпорядка въ отношеніи сплава лѣса, нужно опредѣлить количество гонщиковъ относительно величины плотовъ, чтобы они могли сами управляться и отнюдь не затрудняли судоходство; въ противномъ случаѣ, монополія сплава лѣса, въ особенности транзитомъ, дѣлается оригинальною и непонятною.

Употребительнѣйшіе способы снятія судовъ съ мели здѣсь слѣдующіе: вся команда отправляется въ воду, подкладываетъ подъ дно вагу и важитъ судно; кромѣ того, на каждомъ суднѣ есть домкраты, которые, при снятіи съ мели, приносятъ большую пользу. Завозы же почти не употребляются, потому что брашпилей нѣтъ; якорь или кошку подымаетъ одинъ человѣкъ, за буйрепъ на бушпритѣ, и отдается якорь также буйрепомъ. Вмѣсто боковыхъ швартововъ, а также и для поворотовъ, употребляютъ шрекъ, какъ я уже описалъ въ мартовской книжкѣ Морск. Сб. Пароходы же, построенные изъ довольно тонкаго желѣза, снимаются съ помощію завоза и машины; ежели же это не помогаетъ, то выпускаютъ воду изъ котловъ, сгружаютъ топливо или выжидаютъ прибыли воды.

Судовой лоцманъ съ рулевымъ и футшточнымъ составляютъ одно

цѣлое для проводки судна по Вислѣ; одинъ другому помогаютъ при управленіи, вникая, каждый по своей части, во всѣ мелочи, и даютъ знать другъ другу, для общихъ соображеній и повѣрки.

Лоцманъ, стоя на мостикѣ или вообще на возвышенномъ мѣстѣ, правитъ судномъ, наблюдая куда рѣка мѣняетъ свое теченіе, и, соображаясь съ этимъ, даетъ знать рулевому условнымъ знакомъ. Править же по берегамъ, какъ большею частію это дѣлается на Волгѣ, придерживаясь всегда ярому берегу, здѣсь нельзя. Бѣляны — напримѣръ, самый крутой берегъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ самое мелкое мѣсто, потому что глубина здѣсь зависитъ не отъ береговъ, а часто отъ самыхъ ничтожныхъ случайностей: берлинки постояли на мели одни сутки — и ужъ на другой день фарватеръ тутъ измѣнился.

Хорошіе лоцмана узнаютъ каменья и на сколько они покрыты водой, по числу и расположенію круговъ на водѣ; точно также замѣтны и карчи, хотя только для очень опытнаго глаза; но все это можно замѣтить только въ струѣ теченія, въ тихой же водѣ, т. е. гдѣ рѣка имѣетъ довольно широкій разливъ, нѣтъ никакой возможности узнать ни камня, ни корчи.

Рулевой, исполняя приказанія лоцмана, самъ, помощію руля, перекладывая его, узнаетъ, по давленію на воду, въ теченіи ли судно идетъ или нѣтъ и сообщаетъ объ этомъ лоцману; кромѣ того, онъ смотритъ и на футшточнаго, который по футштоку осязательно узнаетъ, идетъ ли судно въ теченіи, и куда теченіе измѣняется, и даетъ объ этомъ знать футштокомъ, закидывая его въ ту сторону, точно также громко передаетъ глубину, понижая голосъ при большой водѣ и возвышая его при малой.

Всѣ эти мѣстныя снаровки такъ маловажны въ отношеніи вѣрнаго направленія курса и благополучнаго плаванія, что служатъ только для своевременнаго уменьшенія на пароходѣ хода, а на парусномъ суднѣ — уменьшенія парусовъ, для, того, чтобы если уже необходимо сѣсть на мель, — то чтобы это случилось не съ расхода и не очень крѣпко. На лоцмана же нельзя надѣяться безусловно, потому что онъ самъ не знаетъ навѣрно, пройдетъ ли онъ или усядется на камень или карчу. Тутъ, кстати сказать, о затрудненіи, которое встрѣчается въ постановкѣ вѣхъ въ рѣкахъ, на мелкой водѣ, при сильномъ теченіи и песчаномъ грунтѣ, легко размывающемся. На рѣкѣ Шекснѣ однимъ изъ офицеровъ вѣдомства путей сообщенія была придумана постановка вѣхъ, посредствомъ укрѣпленія ихъ въ чугунный полушаръ; не знаю, осуществилась ли эта идея гдѣ-либо, но думаю, что полушаръ этотъ зароется также въ пескѣ, и когда вѣха сломается, его трудно будетъ отыскать. Одно можетъ быть удобство,

что цѣнность чугуна заставитъ доставать его, а не оставлять на фарватерѣ, для прибавленія числа нашихъ подводныхъ враговъ. Полезно было бы вообще, ежели бы спеціалисты по этому предмету дѣлали свои предложенія; вѣдь намъ приходится плавать или возить товары, безопасность которыхъ составляетъ общій интересъ. Я бы предложилъ треножникъ изъ жердей: поставивъ его на мѣсто, укрѣпивъ и связавши наверху хотя лыкомъ, подвязать подъ треножникъ ведро или еще лучше боченокъ съ водой, который тяжестью своей заставитъ держаться треножникъ, и кромѣ того, послѣдній будетъ достаточно примѣтенъ; ежели же упадетъ или снесутъ его, то не оставитъ никакой по себѣ памяти, а напротивъ, на слѣдующей станціи ведро или боченокъ, окрашенный условной краской, встрѣченный судномъ, дастъ тѣмъ знать, что одного изъ знаковъ не существуетъ на мѣстѣ; хозяева же судовъ, для пользы своей и другихъ, вѣроятно представятъ боченокъ тому, кому будетъ ввѣрена обстановка опасныхъ мѣстъ, а тотъ, въ свою очередь, исправитъ эту погрѣшность. При измѣненіи фарватера, въ продолженіе навигаціоннаго времени, эти знаки всегда могутъ быть перенесены на новое мѣсто, на что не потребуется много времени и расходовъ. По окончаніи же навигаціи, они легко могутъ быть сняты.

Вслѣдствіе всѣхъ вышеприведенныхъ причинъ и ничтожности средствъ, употребляемыхъ для ихъ отвращенія; оказывается, что опасныхъ мѣстъ для плаванія на Вислѣ очень много. Я здѣсь укажу главныя мѣста на судоходной части рѣки, отъ Варшавы до прусской границы, внизъ, гдѣ надо имѣть бо̀льшую осторожность и вниманіе.

1) Отмель Бѣлянская, на 6-й верстѣ отъ Варшавы; такъ какъ тутъ рѣка широко разливается, то преимущественно бываетъ всегда самая мелкая вода.

2) Каменья Бураковскіе, на 10-й верстѣ отъ Варшавы — очень раскиданы, требуютъ большаго вниманія и осторожности.

3) Казунь Нѣмецкая, отмель на 29-й верстѣ отъ Варшавы.

4) Каменья и карчи выхудскіе, на 50-й верстѣ отъ Варшавы.

5) Каменья червинскіе, на 58-й верстѣ отъ Варшавы.

6) Каменья вышогрудскіе, на 68-й верстѣ отъ Варшавы.

7) Каменья добжаковскіе, на 132-й верстѣ отъ Варшавы.

8) Каменья и отмель Малая Весь.

9) Каменья Богъ-помощь, на 157-й верстѣ отъ Варшавы.

10) Каменья Бобровники, на 163-й верстѣ отъ Варшавы.

Вообще берегъ Плоцкой губерніи изобилуетъ каменьями; карчи же

при полныхъ водахъ переносятся теченіемъ, а потому ихъ мѣстъ нельзя указать.

Названія и положенія примѣчательныхъ мѣстъ на р. Вислѣ.

Внизъ отъ Варшавы.	На какомъ берегу.	На какой верстѣ отъ Варшавы, по Вислѣ.	Вверхъ отъ Варшавы.	На какомъ берегу.	На какой верстѣ отъ Варшавы, по Вислѣ.
Городъ Варшава . . .	лѣв.		Городъ Варшава . . .	лѣв.	
Монастырь Бѣляны . .	—	6	Городъ Карчевъ . . .	пр.	22
Мѣстечко Яблона . . .	пр.	15	Городъ Гура-Кальварія .	лѣв.	34
Мѣстечко Новый дворъ .	—	30	Рѣка Пилица	—	51
Устье рѣки Наревъ . .	—	32	Городъ Магнушовъ . .	—	68
Крѣпость Ново-георгіевскъ	—	34	Крѣпость Иванъ-городъ .	пр.	111
Городъ Закрочинъ . . .	—	37	Рѣка Вепржъ	—	112
Городъ Червинскъ . .	—	58	Новая Александрія (пулава)	—	132
Рѣка Бзура	лѣв.	65	Городъ Казимержъ . .	—	145
Городъ Вышогрудъ . .	пр.	66	Городъ Іозефовъ . . .	—	181
Городъ Плоцкъ	—	106	Городъ Завихость . .	лѣв.	209
Городъ Добржинъ . . .	—	132	Рѣка Санъ	пр.	215
Городъ Влоцлавскъ . .	лѣв.	148	Граница Царства . . .	—	385
Городъ Бобровники . .	пр.	163			
Городъ Нешава . . .	лѣв.	170			
Граница царства . . .	—	183			

Рѣка Висла, вытекая изъ Карпатскихъ горъ, на всемъ своемъ протяженіи имѣетъ паденія 688 новыхъ польскихъ футъ (*). Вслѣдствіе такого большаго паденія, тающихъ снѣговъ на Карпатахъ и дождя, она имѣетъ чрезвычайно непостоянное состояніе воды, и притомъ быстро измѣняющееся; напримѣръ, въ Варшавѣ, она въ 1813 и въ 1839 году, поднималась на 21 футъ, въ 1844 г. 26 іюля

(*) 1 русскій или англійскій футъ равняется 1 футу 0,7 дюйм. новому польскому футу, или польскій новый футъ = 0 ф. 11,34 дюйм. русскаго фута.

была выше 0 на 22 фута 9 дюймовъ, и притомъ возвышеніе и паденіе ея происходили почти съ одинаковою скоростію.

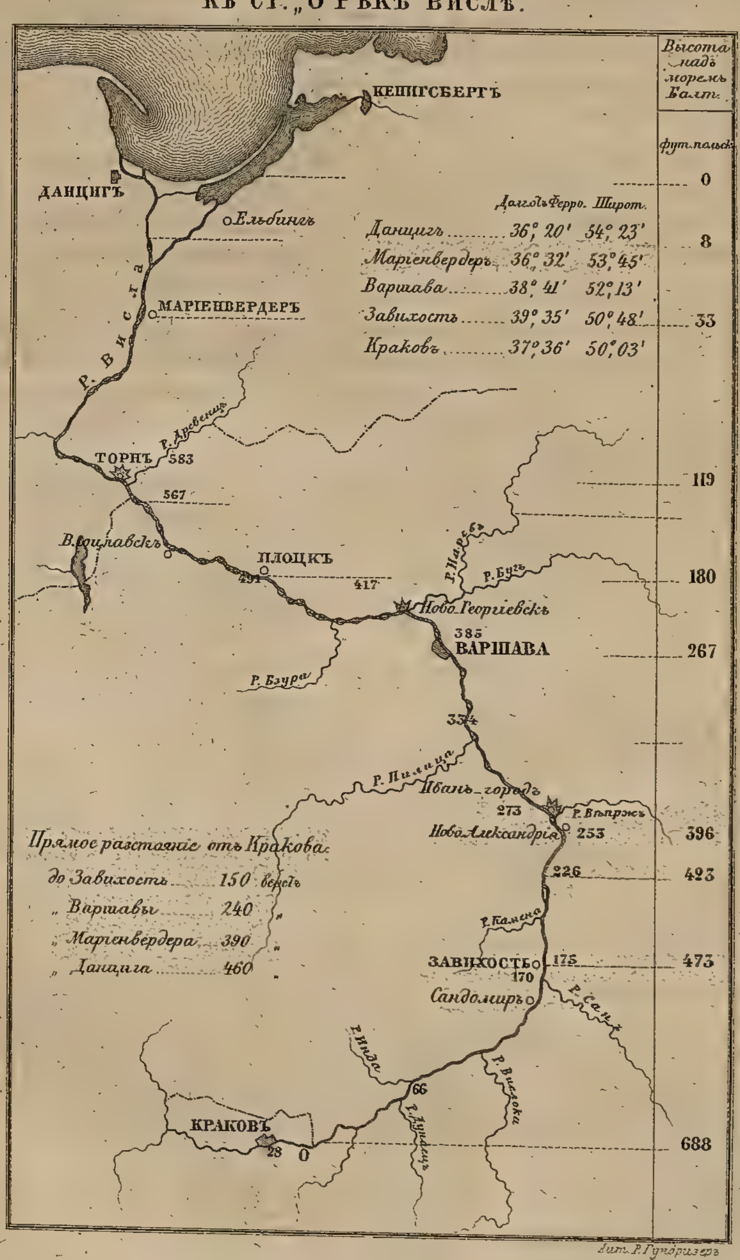
Для большей ясности, прилагаю здѣсь выборку изъ таблицы, составленной г. Кольбергомъ, выражающую чрезвычайно ясно состояніе воды за извѣстный промежутокъ лѣтъ.

Вскрытіе и закрытіе рѣки льдомъ довольно постоянно; здѣсь также прилагается выборка изъ таблицы г. Кольберга, какъ образецъ, чрезвычайно хорошо придуманный для изображенія наблюденій.

Затѣмъ остается пожелать, чтобы краткій первоначальный мой взглядъ на Вислу былъ повѣренъ и дополненъ; тогда будущимъ дѣятелямъ на Вислѣ, по крайней мѣрѣ, легче будетъ принимать мѣры къ улучшенію этого водянаго сообщенія края, очень важнаго для его торговли.

Н. Небольсинъ.

КЪ СТ. „О РѢКѢ ВИСЛѢ."



Лит. Р. Гундризеръ

ВОЗВЫШЕНІЕ ВОДЪ ПОДЪ КРАКОВЫМЪ, ВАРШАВОЙ И МАРІЕНВЕРДЕРОМЪ СЪ 1859 ПО 1860 Г. НА ВИСЛѢ.

Къ ст.: „О рѣкѣ Вислѣ".

Январь. Февраль. Мартъ. Апрѣль. Май. Іюнь. Іюль. Августъ. Сентябрь. Октябрь. Ноябрь. Декабрь.

фут. 0 … 0 фут.

1859 … 1859

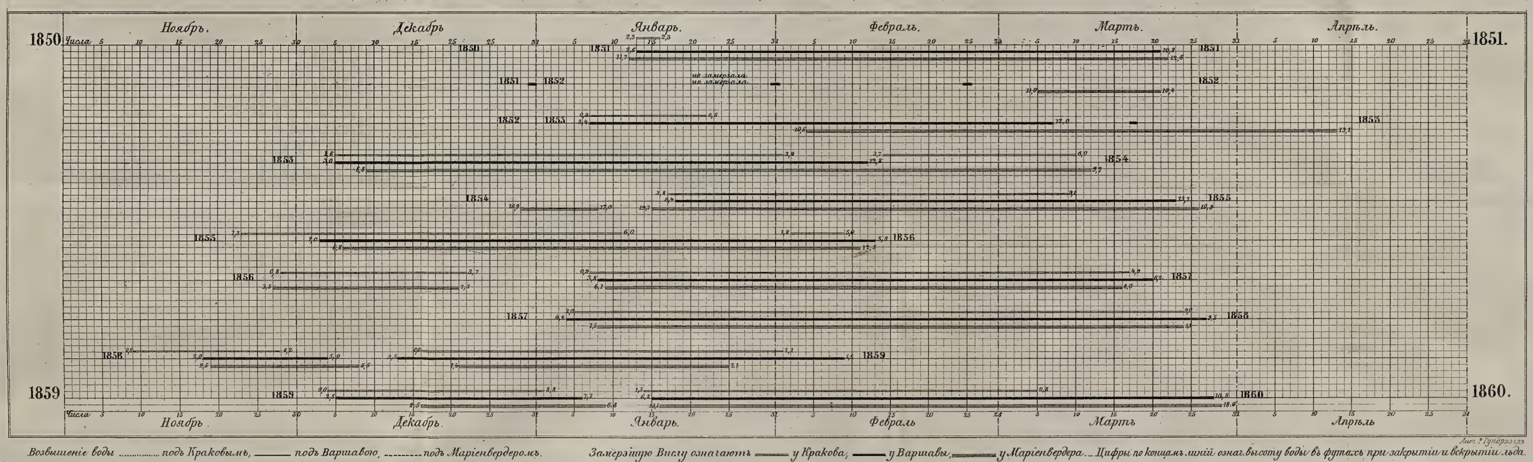
1860 … 1860

Январь. Февраль. Мартъ. Апрѣль. Май. Іюнь. Іюль. Августъ. Сентябрь. Октябрь. Ноябрь. Декабрь.

ЗИМА. ВЕСНА. ЛѢТО. ОСЕНЬ. ЗИМА.

Линіи грубыя показываютъ замерзшую Вислу.

ЗАКРЫТІЕ И ВСКРЫТІЕ ЛЬДА НА ВИСЛѢ У КРАКОВА, ВАРШАВЫ И МАРІЕНВЕРДЕРА СЪ 1850 ПО 1860 ГОДЪ.



Лит. Р. Гундризеръ

Возвышеніе воды .... подъ Краковымъ, ——— подъ Варшавою, -------- подъ Маріенвердеромъ. Замерзшую Вислу означаютъ ═══ у Кракова, ▬▬▬ у Варшавы, ═══ у Маріенвердера. — Цифры по концамъ линій означ. высоту воды въ футахъ при закрытіи и вскрытіи льда.

ИСТОРИЧЕСКІЙ И ГИДРОГРАФИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ

РѢКИ ИЖОРЫ.

Во времена давно минувшія, исторіей мало знаемыя, жили на сѣверѣ Россіи поселенцы подъ разными наименованіями. Лѣтописецъ Несторъ повѣствуетъ, что поселенцы эти носили имена или отъ мѣстностей, или отъ вождей своихъ. Другіе повѣствуютъ такъ: всѣ народы, жившіе на сѣверѣ нынѣшней Россіи, были извѣстны подъ общимъ названіемъ *чудь*. Племя это, надо полагать, было весьма значительное и дробилось на разныя отрасли. Въ него входили не только эстонцы, вожане, ижоры, корелы, но и всѣ жители нынѣшнихъ губерній Архангельской, Вологодской, Пермской и Вятской. Собственно ижоры, какъ видно изъ разныхъ повѣтствованій, занимали пространство земли отъ Ладоги по всему лѣвому побережью Невы, и частію по южному берегу Финскаго залива. Какое пространство занимали они вглубь на полдень—объяснить мудрено, но надо полагать, ихъ землевладѣніе не шло далеко,—ильменскіе славяне были съ этой стороны сосѣдями ижоры.

Изъ этого маленькаго историческаго взгляда видно, что ижоры —народъ въ Россіи изъ числа первобытнаго, судя по свѣдѣніямъ историческимъ, до насъ дошедшимъ, и поселившійся въ краѣ весьма непривлекательномъ и по климатическимъ условіямъ, и по условіямъ самой мѣстности, гдѣ большею частію все топко и болотно. Какъ намъ кажется, поселеніе ижоры въ здѣшнихъ мѣстахъ привлекла рѣка Нева съ истокомъ ея изъ Ладожскаго озера и впаденіемъ въ Финскій заливъ, а въ чемъ именно заключалось это привлеченіе— историческая тайна.

Мудрено также сказать, отчего поселенцы эти получили названіе ижоры: отъ вождя ли ихъ или отъ мѣстности? Одно полагать можно, что небольшая рѣка, находящаяся въ центрѣ этого заселенія, полу-

чила названіе Ижоры отъ имени поселянъ (*). Но извѣстно, что племена или уничтожаются вовсе, какъ ливы въ Лифляндіи и множество другихъ, или перемѣшиваются, сливаются съ другими и получаютъ иныя названія. Къ этой категоріи принадлежитъ и племя Ижора. Немного осталось этого племени не мѣстности перваго ихъ заселенія. Есть за Ораніенбаумомъ селенія большая и малая Ижора. Есть на Невѣ, при устьѣ Ижоры, селеніе Усть-Ижорское, характера вовсе не ижорскаго. Есть на самой рѣкѣ Ижорѣ село Московская Ижора; селеніе нѣмецкихъ колонистовъ, подъ названіемъ *колоніи ижорскія*. Эти названія селеній даютъ еще уху знать, что слово Ижора существуетъ въ здѣшнихъ мѣстахъ. По настоящее время есть много деревень чистаго племени Ижоры; можетъ быть, найдутся у этого народа кой-какіе обычаи былаго времени; но все это мало по малу утрачивается и перемѣшивается. Единственнымъ живымъ памятникомъ заселенія Ижоры на этихъ мѣстахъ, на долгія времена, останется названіе рѣки Ижоры.

Ижора—небольшая рѣка С.-Петербургской губерніи. Начало свое беретъ изъ гатчинскихъ озеръ, протекаетъ невдалекѣ Царскаго села и идетъ чрезъ село Царскую Славянку, Московскую Ижору, потомъ, снабдивъ водой колпинскій заводъ и пройдя заводскую плотину, течетъ еще верстъ на семь до впаденія въ Неву.

Отъ Колпина, выше плотины, отдѣляется отъ рѣки рукавъ, подъ названіемъ Малой Ижоры или Ижорки, который обогнувъ село

(*) Академикъ Шегренъ по своимъ розысканіямъ доказываетъ, что названіе рѣки Ижоры дано отъ имени *Ингерды*, дочери шведскаго короля Олафа, вышедшей за Ярослава 1 Владиміровича и получившей эту страну какъ утренній свадебный подарокъ; а въ русскомъ языкѣ буква *г* очень часто мѣняется на *ж*; слѣдовательно, на такомъ основаніи: имя Ингерды, легко перешло въ Инжерды, или въ Ingeris. Остается только выкинуть буквы *н* и *д*, то и будетъ Ижеры, добавимъ мы.

Мѣнять буквы въ словахъ и выкидывать нѣкоторыя изъ нихъ вовсе изъ словъ, въ древнихъ историческихъ изысканіяхъ можно безъ всякой аппеляціи со стороны тѣхъ буквъ, у которыхъ дѣлается похищеніе, что зачастую видимъ мы въ разъясненіи филологическихъ древностей. Также безаппеляціонно можно доказать наприм. и то, что слово *жеребята* есть финское, на томъ основаніи, что въ деревнѣ, носящей сіе названіе, живутъ чухны, и потому еще, что въ книгѣ пастора того прихода пишется та деревня Jerebetha.

По нашему мнѣнію, филологическія изысканія допускаютъ измѣненіе буквъ въ произношеніи съ одного нарѣчія на другое, единственно по свойству языка; но при тѣхъ же условіяхъ, выкидывать буквы изъ словъ уже никакъ не приходится, да оно какъ-то и неестественно; а потому, нельзя еще согласиться съ почтеннымъ академикомъ Шегреномъ, что слово Ижора произошло отъ слова Ингерда.

Авт.

Колпино съ восточной стороны, впадаетъ въ самую рѣку, не доходя до устья 275 сажень.

Рѣка Ижора течетъ большею частію въ крутыхъ берегахъ и отъ начала своего до Колпинскаго села, иногда мимо мѣстъ, весьма живописныхъ, но отъ завода до устья идетъ хотя тоже въ крутыхъ берегахъ и извилисто, но мѣстность эта весьма непривлекательна. На ней, по обоимъ берегамъ, почти сплошь построены кирпичные заводы и лѣтніе бараки для мастеровыхъ кирпичнаго производства. Прибрежье здѣшнее все глинистое и изрыто до невѣроятія добываніемъ глины для производства кирпичей, отчего мѣстность эта съ виду кажется не то что холмистая, да не то что и ровная; вѣрнѣе, вся бугристо-ямистая, безлѣсная, и панорама ея сѣрая.

Не смотря на то, что рѣка Ижора весьма незначительна, тѣмъ не менѣе въ исторіи она нѣсколько разъ играла не маловажную роль, именно: въ 1240 году, шведскій король Эрикъ послалъ своего зятя Биргера на лодьяхъ въ Неву къ устью Ижоры, и думалъ завоевать Ладогу и даже Новгородъ. При немъ было многочисленное войско и лѣтопись говоритъ такъ: «Пріидоша Свѣи въ силѣ велицѣ, и Мурмане, и Сумь, и Емь». Биргеръ сталъ лагеремъ при устьѣ Ижоры и началъ переговоры съ Новгородомъ. Новгородцы собрали войско, поручили его князю Александру Ярославичу, и тотъ, не теряя времени, 15 іюля пришелъ къ берегамъ Невы и быстро атаковалъ шведовъ, разбилъ ихъ на голову, и только темнота ночи, говоритъ лѣтопись, спасла остатки шведовъ. Битва эта была весьма знаменательная для тѣхъ временъ и князь Александръ Ярославичъ получилъ за эту побѣду названіе Невскаго.

Въ 1348 году, шведскій король Магнусъ «возымѣлъ пламенное желаніе обратить россіянъ въ латинскую вѣру». Съ многочисленнымъ войскомъ явился онъ въ Неву и предлагалъ окрестнымъ жителямъ на выборъ—или смерть или латинство. Закипѣли окрестности негодованіемъ; стали собираться со всѣхъ концовъ рати; и хотя Орѣховъ (крѣпость при истокѣ Невы) и сдался Магнусу, но битва при Ижорѣ лишила его 500 человѣкъ; а недостатокъ въ съѣстныхъ припасахъ и болѣзнь въ войскѣ принудили короля убраться восвояси, оставивъ часть войска въ невской крѣпости и гарнизонъ въ Орѣховѣ. Черезъ годъ новгородцы взяли обратно Орѣховъ и выгнали шведовъ съ побережья Невы; потомъ разбили ихъ подъ Выборгомъ и заключили съ ними миръ въ Дерптѣ на условіи, чтобы области Яскинская, Эграпская и часть Сиволакса принадлежали Россіи. Сестрорѣцкъ сдѣлался границею владѣній шведскихъ.

Въ 1555 году, во время войны со шведами при королѣ Густавѣ

Вазѣ, въ бытность шведскаго полководца адмирала Багге съ войскомъ и судами въ Невѣ, берега устья Ижоры были свидѣтелями пораженія Багге при отступленія его отъ Орѣшка.

Въ 1702 году, Апраксинъ разбилъ шведскаго генерала Кроніерта при устьѣ Ижоры, и послѣ этого года Ижора уже болѣе не видѣла ратныхъ побоищъ.

Надо полагать, что при устьѣ Ижоры и во времена славы новгородской, было весьма замѣчательное селеніе; что и во времена Ганзы селеніе это играло роль не маловажную, и суда ганзейскія, приходящія съ моря, вѣроятно здѣсь останавливались или для перегрузки, чтобы идти далѣе чрезъ Ладожское озеро въ Волховъ, или для выгрузки товаровъ, чтобы ихъ отправлять сухопутьемъ къ Старой Ладогѣ на Гостинопольское поле. Какъ замѣтно изъ историческихъ свѣдѣній, здѣсь въ тѣ времена были весьма зажиточные поселяне, въ родѣ богатаго ижерянина Пелгуя, который, при приближеніи Александра Ярославича въ 1240 году съ ратью, объяснилъ числительность шведскаго войска и число ихъ судовъ, прибывшихъ къ Ижорѣ.

Съ основаніемъ Петербурга, р. Ижора переходитъ совершенно въ другой фазисъ своего значенія. При мѣстности, гдѣ нынѣ село Колпино, при самомъ большомъ ея паденіи, уже въ 1705 году выстроена была первая лѣсопильня, дѣйствующая водою. Потомъ, около 1715 года, сооружена была кузница, для снабженія мореходныхъ судовъ желѣзными вещами, и здѣсь также ковали якоря. Впослѣдствіи сталъ мало по малу устраиваться въ полномъ значеніи желѣзо-ковальный и механическій заводъ, и уже въ 1782 году были въ немъ плющильня, мѣдно-литейная и друг. Въ настоящее время заводъ въ совершенствѣ и въ немъ уже кромѣ разныхъ разностей, дѣлаемыхъ для флота, приготовляютъ и механизмы паровыхъ двигателей для большихъ судовъ. Подробности о колпинскомъ заводѣ можно видѣть въ статьѣ Мор. Сб. (1863 г., № 9) подъ названіемъ «Село Колпино».

Какъ постепенно совершенствовался колпинскій заводъ, такъ постепенно обстраивалось и колпинское селеніе. Въ настоящемъ видѣ оно довольно красиво. Дома, хотя всѣ деревянные и незатѣйливой архитектуры, но довольно опрятные; улицы не мощены, но чисты и ровны. Весь заводъ освѣщается газомъ. Двѣ улицы въ селеніи, Троицкая и Николаевская, тоже освѣщены газомъ, и первая до самой станціи желѣзной дороги. Говорятъ, что въ нынѣшнемъ году появится газовый свѣтъ и на самой станціи николаевской желѣзной дороги.

Село Колпино 9 мая привлекаетъ множество богомольцевъ изъ Петербурга и изъ всѣхъ окрестностей. Здѣсь, въ соборѣ, находится чудотворная икона Святителя Николая, съ которою въ этотъ день бываетъ крестный ходъ въ часовню (мѣсто явленія иконы), находящуюся близъ села Московская Ижора.

Съ построеніемъ въ Петербургѣ каменныхъ зданій, на р. Ижорѣ, между ея устьемъ и Колпиномъ, стали появляться кирпичные заводы, а такъ какъ годъ отъ году требованіе кирпичей дѣлалось все больше и больше, то и заводы устраивались одинъ за другимъ весьма быстро. Въ настоящее время, по обѣ стороны рѣки, такихъ заводовъ настроено множество; и по этому случаю на побережьи не найдется и десятины пахатной земли.

Рѣка Ижора, отъ истока своего до колпинскаго завода, имѣетъ разную ширину. Есть мѣста, гдѣ ширина ея около 5 сажень, а есть мѣста шириною и до 20 сажень. Глубина ея тоже неровная, и при горизонтѣ лѣтняго состоянія воды, найдутся по ней мѣста глубиною въ 5 и 6 сажень, но за то есть и въ 3—4 фута и даже менѣе.

Передъ колпинскимъ селомъ, заводская плотина дѣлаетъ такой большой запасъ рѣчной воды, что здѣсь образуется довольно значительное озеро, въ длину версты на 2, до второй ижорской колоніи, да и въ ширину болѣе $^1/_2$ версты.

Отъ колпинскаго завода до устья Ижора судоходна и по ней всѣ заводскіе грузы отправляются водой къ С.-Петербургу; но такъ какъ вообще у насъ система прѣсныхъ водъ находится безъ малѣйшаго гидрографическаго разъясненія, то и р. Ижора все время была въ забытьѣ.

Въ административномъ отношеніи она находится подъ вѣдѣніемъ главнаго правленія путей сообщенія, а вѣдомство это на такую ничтожную рѣку не обращаетъ вниманія на томъ основаніи, что весь интересъ ея относится къ морскому министерству, да къ кирпичнымъ производителямъ, имѣющимъ заводы на этой рѣкѣ. Морское министерство сплавляетъ суда съ грузомъ вверхъ и внизъ, но такъ какъ суда для груза употребляются небольшія и мелкосидящія, то *особенныхъ* затрудненій пока еще не встрѣчается. Судопромышленники, занимающіеся ремесломъ перевозки кирпичей, лѣса, дровъ и прочихъ надобностей для заводовъ, тоже особенныхъ препятствій не имѣютъ; а такъ какъ должнаго надзора за рѣкой нѣтъ, то кирпичные заводчики какъ хотятъ, такъ и роютъ ея берега для добывки глины, да и судовщики тоже какъ хотятъ, такъ и засоряютъ рѣку при нагрузкѣ и выгрузкѣ.

Теперь скажемъ нѣсколько словъ о томъ, какія свѣдѣнія имѣются

въ архивѣ гидрографическаго департамента о прежнемъ изслѣдованіи Ижоры по судоходной ея части.

Свѣдѣнія эти заключаются только въ двухъ планахъ, а именно:

1) Планъ р. Ижоры, отъ устья ея до колпинскаго завода, составленъ коммисаромъ Ефимовымъ. Масштабъ плана 30 сажень въ англійскомъ дюймѣ. Глубина по рѣкѣ выставлена въ одну линію, а промѣръ дѣланъ по срединѣ рѣки проѣздомъ. На планѣ не видно года изслѣдованія рѣки и также времени его составленія; но кажется, онъ принадлежитъ къ прошлому столѣтію. Глубина, отъ средины рѣки къ заводу, показана все малая, и именно отъ 5 до 3 футъ.

2) Планъ съемки и промѣра р. Ижоры, отъ ея устья до колпинскаго завода, составленъ съ изслѣдованія 1830 года капитаномъ Ивановымъ, въ масштабѣ 20 сажень въ дюймѣ. На планѣ видно, что промѣръ производился перекрестными линіями отъ знака къ знаку, разставленныхъ по берегу чрезъ 15—20 сажень.

Вотъ всѣ свѣдѣнія по части изслѣдованія р. Ижоры въ прежнее время. Оба эти плана весьма неудовлетворительны и по свѣдѣніямъ топографическимъ, и собственно по промѣру рѣки. На нихъ не разъяснено устье Ижоры и не промѣренъ самый верхъ рѣки близъ завода и заводскіе бассейны.

Есть еще планъ Ижоры, но только отъ колпинскаго завода вверхъ до села Московская Ижора, снятый штурманомъ Валіоти въ 1803 году. Какъ видно, этотъ планъ имѣлъ значеніе собственно по устройству заводской плотины и снятъ при маломъ состояніи воды. Масштабъ плана 35 сажень въ дюймѣ. Промѣръ въ этой части рѣки весьма поверхностный.

Есть еще нѣсколько плановъ разныхъ годовъ, собственно колпинскаго завода, гдѣ показано расположеніе заводскихъ мастерскихъ, водопротоковъ, бассейновъ и прочихъ строеній, заводу принадлежащихъ.

Въ 1862 году гидрографическій департаментъ морскаго министерства, съ разрѣшенія высшей власти, снарядилъ небольшой отрядъ, для подробнаго изслѣдованія рѣки Невы въ гидрографическомъ отношеніи, и поручилъ завѣдывать этимъ дѣломъ корпуса флотскихъ штурмановъ штабсъ-капитану Поликарпову. Въ инструкціи, данной департаментомъ г. Поликарпову, было объяснено, чтобы, кромѣ изслѣдованія Невы, заняться разъясненіемъ и рѣки Ижоры, по судоходной ея части, т. е. отъ ея устья до колпинскаго завода.

Къ гидрографическому изслѣдованію Ижоры приступлено было такимъ образомъ. На основаніи треангуляціонныхъ пунктовъ С.-Пе-

тербургской губерніи, опредѣленныхъ г. Шубертомъ въ 1827 году, сдѣлана съемка рѣки до самой заводской плотины, въ масштабѣ 50 саж. въ дюймѣ. Промѣръ производился поперечными линіями и каждый профиль дѣлался чрезъ 20 сажень, параллельно одинъ другому; ежели же гдѣ положеніе рѣки требовало сдѣлать промѣръ чаще, то тамъ и поперечные профили учащались. Самая глубина измѣрялась такимъ образомъ: отъ знака, поперекъ рѣки, протягивался толстый линь, размѣренный черезъ сажень, и вытягивался въ-тугую. Шлюпка, подвигаясь по этому линю, чрезъ каждую сажень мѣрила глубину деревяннымъ футштокомъ. Такимъ образомъ промѣръ доведенъ до самаго колпинскаго завода и даже промѣрены всѣ заводскіе бассейны. Сдѣлана также съемка берега и промѣръ посрединѣ рѣчки Малая Ижора или Ижорка, отъ устья ея вверхъ, на 2 версты.

Изъ результата этихъ работъ оказалось слѣдующее. Рѣка Ижора протекаетъ, отъ колпинскаго завода внизъ до впаденія ея въ Неву, на разстояніи 7 верстъ 260 сажень, между довольно высокими илистыми берегами, и имѣетъ частые крутые повороты, гдѣ берегъ мѣстами обрывистъ. Ширина рѣки, начиная отъ устья, идетъ въ 20 саж., потомъ постепенно съуживается, и ближе къ колпинскому заводу ширина ея становится не болѣе 10 сажень. Рѣка до завода, для небольшихъ судовъ, судоходна; бара—вовсе не имѣетъ, и глубина при устьѣ ея 11 и даже 12 футъ. Отъ обоихъ береговъ устья рѣки, къ срединѣ Невы, выдаются рифы, глубиною отъ 2 до 6-ти футъ, именно: отъ праваго берега—на 50, а отъ лѣваго—на 20 сажень. Глубина по рѣкѣ вверхъ идетъ постепенная, отъ 15 до 6 футъ; ближе же къ заводу есть мѣста въ 5 футъ.

Хотя рѣка Ижора имѣетъ весьма извилистое направленіе и частые, весьма крутые повороты, но ложе ея къ срединѣ вездѣ глубже, или такъ сказать, дно ея подобно желобу, исключая немногихъ мѣстъ, гдѣ въ поворотахъ—сильно обрывистый берегъ. Грунтъ—вездѣ илъ. Теченіе весьма слабое. Обиліе воды весною бываетъ значительно болѣе, чѣмъ осенью, а это происходитъ отъ извѣстныхъ климатическихъ условій (*). Вода въ рѣкѣ, пройдя заводъ, нельзя сказать, чтобы была чистая, и притомъ, почти незамѣтное ея теченіе въ лѣтнюю пору, въ особенности въ жаркое время, дѣлаетъ воду почти негодною къ употребленію.

Для судоходства рѣка препятствій не имѣетъ; мелей на ней нѣтъ, и только вверху ея, между заводомъ и мостомъ николаевской желѣз-

(*) Лѣтомъ иногда глубина въ рѣкѣ увеличивается, отъ спуска излишней воды за заводской плотиной.

ной дороги, есть узкія на рѣкѣ мѣста и одинъ отдѣльный камень. Эти небольшія преграды на рѣкѣ лежатъ въ слѣдующемъ разстояніи отъ завода: *первое* мѣсто находится у угольныхъ магазиновъ, въ 137 саженяхъ отъ завода; здѣсь глубина у праваго берега 1 футъ, у лѣваго—2, а посрединѣ—5 футъ. *Второе*, въ 116 саженяхъ отъ моста николаевской желѣзной дороги, близъ строющихся провіантскихъ магазиновъ морскаго вѣдомства, и гдѣ прежде былъ устроенъ паромъ или лава (плавучій узкій разводный мостъ); здѣсь меньшая глубина посрединѣ тоже 5 футъ; и наконецъ, *третье*, въ 15 саж. отъ того же моста и близъ лѣсной биржи, находится камень, въ разстояніи отъ берега на $^1/_3$ ширины рѣки; на немъ глубина 2 фута, а около него — 5 футъ (*). Есть еще при берегѣ кой-какіе небольшіе камни, но они судоходству не препятствуютъ.

Итакъ, изъ всѣхъ вышеобъясненныхъ данныхъ видно, что по этой рѣкѣ къ заводу могутъ ходить суда, сидящія въ грузу 4 фута; въ настоящее время, при изданной гидрографическимъ департаментомъ картѣ рѣки Ижоры съ изслѣдованія 1862 года, можно плыть по рѣкѣ безъ всякаго лоцманскаго указанія (**).

Говорятъ, что рѣка годъ отъ году мелѣетъ, но этого предположенія допустить нельзя, на томъ основаніи, что рѣка весною, при спускѣ воды, имѣетъ теченіе весьма быстрое; а быстрое теченіе воды, притомъ же на короткомъ разстояніи, не позволяетъ землянымъ частицамъ, несущимся съ водою, осаждаться на дно. При такомъ случаѣ, глубина въ рѣкѣ ежегодно будетъ почти одинаковая. Дѣло другое—измѣненіе горизонта воды въ рѣкѣ въ продолженіе лѣта, что зависитъ, какъ вообще и на всѣхъ рѣкахъ, отъ обилія дождей, снѣга, отъ холоднаго или жаркаго лѣта и проч. Ежели же въ иной годъ и случится малое состояніе воды въ Ижорѣ, вверху ея близъ завода, то помочь этому довольно мудрено, хотя и возможно. Возможность эта заключается въ томъ, чтобы вынуть въ рѣкѣ грунтъ, на разстояніи отъ завода до моста желѣзной дороги, и сдѣлать глубину здѣсь до 7 и 8 футъ, чтобы рѣчное русло соотвѣтствовало глубинѣ русла на срединѣ рѣки, т. е. между устьемъ и Колпиномъ. Работа эта потребуетъ большихъ издержекъ и будетъ все-таки недолговѣчна. Наплывъ береговато плистаго грунта отъ дождей, таянія снѣга, въ короткое время сдѣлаетъ опять дно рѣки глубиною въ 5 и 6 футъ. Изъ этого, по нашему мнѣнію, слѣдуетъ, что суда, идущія съ кладью въ колпинскій заводъ и обратно, должны огра-

(*) Всѣ глубины показаны на ординарную воду.

(**) Карта эта въ скоромъ времени поступитъ въ продажу. Масштабъ ея 50 саж. въ дюймѣ.

ничиться осадкою въ грузу не болѣе 5 футъ, чего можно достигнуть, разсчиствивъ два мѣста на рѣкѣ, объясненныхъ нами выше, т. е. противъ угольныхъ сараевъ и близъ провіантскихъ магазиновъ, гдѣ глубина 5 футъ занимаетъ весьма небольшое пространство; отдѣльный же камень подъ глубиною въ 2 фута, находящійся въ 65 саженяхъ отъ моста николаевской желѣзной дороги, можно легко вынуть или взорвать порохомъ, на что издержки будутъ небольшія. Противъ же засоренія рѣки отъ небрежности при нагрузкѣ кирпичей, подвозкѣ на заводы дровъ, подъемѣ на берегъ лѣсной биржи бревенъ и проч., долженъ быть строгій надзоръ, но такъ какъ рѣка Ижора находится въ вѣдѣніи путей сообщенія, а вѣдомство это мало заинтересовано этой рѣкой, то, чтобы соблюсти рѣчной порядокъ, требуется придумать что-нибудь другое.

Мы все сказали о рѣкѣ Ижорѣ, что дали намъ факты послѣ изслѣдованія ея въ 1862 году. Теперь остается намъ сдѣлать оговорку, по случаю небольшой статейки г. лейтенанта Куницкаго, помѣщенной въ № 11 Морск. Сборн. 1863 г., подъ названіемъ «Рѣка Ижора».

Г. Куницкій трактуетъ о рѣкѣ Ижорѣ, основываясь, какъ говоритъ онъ, *на своихъ личныхъ наблюденіяхъ*. Мы не станемъ входить въ тѣ наблюденія, гдѣ авторъ говоритъ о водѣ рѣки Ижоры, которая, пройдя заводскія колеса, принимаетъ въ свой составъ желѣзныя части, отчего дѣлается цѣлебною. Мы не станемъ входить и въ прочія его предположенія, которыя намъ кажутся не совсѣмъ практичными, но наше дѣло объяснить тѣ факты, гдѣ говорится о рѣкѣ собственно въ гидрографическомъ отношеніи.

Прежде всего должно объяснить, что г. Куницкій былъ въ Ижорѣ съ маленькимъ винтовымъ пароходомъ «Механикъ», котораго длина 75, а ширина 18 футъ. Пароходъ сидитъ въ водѣ 5 футъ, и притомъ на буксирѣ парохода была баржа.

Въ замѣткѣ своей о рѣкѣ Ижорѣ г. Куницкій говоритъ: «на протяженіи рѣки отъ моста николаевской желѣзной дороги до завода есть три поперечныя мели, съ глубиною на нихъ въ 2½ фута: *одна*—у самаго завода, близъ угольныхъ магазиновъ; *другая*—близъ строющихся вновь каменныхъ провіантскихъ магазиновъ, а *третья*—близъ первой отъ завода лѣсной биржи, что около моста желѣзной дороги».

Объ этихъ мѣстахъ мы уже говорили, и объяснили, что тамъ хотя и мельче, чѣмъ въ прочихъ мѣстахъ рѣки, но глубина все-таки 5 футъ. Ежели г. Куницкій положительно утверждаетъ, что тамъ воды только 2½ фута, то какимъ образомъ онъ, съ пароходомъ,

сидящимъ въ водѣ 5 футъ, прошелъ къ заводу, да еще съ баржей на буксирѣ?!

Далѣе, въ статьѣ «Рѣка Ижора» говорится о какихъ то отдѣльныхъ грядахъ камней, встрѣчающихся у береговъ, и объ отдѣльныхъ каменныхъ грядахъ, находящихся на протяженіи рѣки отъ моста николаевской желѣзной дороги до завода; также совѣтуется у провіантскихъ деревянныхъ магазиновъ сухопутнаго вѣдомства держаться ближе къ берегу, ибо посрединѣ острые подводные камни! Интересно было бы знать: какимъ образомъ и какими средствами удалось г. Куницкому найдти эти камни? При тщательной промѣрной работѣ въ 1842 году, такихъ каменьевъ не оказалось; противъ же провіантскихъ магазиновъ необходимо держаться ближе къ лѣвому берегу потому, что онъ глубже противоположнаго.

Про состояніе горизонта воды вообще, г. Куницкій говоритъ такъ: «рѣка мелководна и мелководіе ея годъ отъ году возрастаетъ. Въ справедливости сказаннаго легко удостовѣриться чрезъ сравненіе плана ея и обмѣра, произведеннаго въ 1805 году, съ настоящимъ планомъ». Не лишне было бы сказать, какіе это планы и гдѣ они находятся. Между тѣмъ, по сличеніи прежнихъ плановъ промѣра р. Ижоры, находящихся въ архивѣ гидрографическаго департамента, съ планомъ изслѣдованія 1862 г., не подтверждаются слова г. Куницкаго и даже на тѣхъ планахъ глубина рѣки еще меньше, чѣмъ нынче.

Самое значительное личное наблюденіе г. Куницкаго заключается въ слѣдующемъ. «Рѣка Ижора, впадая въ Неву, имѣетъ при устьѣ баръ, далеко выдающійся отъ усть-ижорскаго моста къ срединѣ Невы. Баръ этотъ идетъ *ближе къ Шлиссельбургу* (?), и потому, буксируя суда изъ Петербурга подъ усть-ижорскій мостъ, необходимо держаться къ каменной церкви селенія. На барѣ глубина около 2 футъ, грунтъ—илъ. Глубина эта хотя и увеличивается отъ W-хъ вѣтровъ, нагоняющихъ въ Неву воду, но, по замѣчаніямъ старожиловъ, годъ отъ году вообще уменьшается; причиною тому служитъ разломка судовъ, производящаяся на барѣ, отъ которой, современемъ, судоходный фарватеръ въ р. Ижору будетъ совершенно загражденъ, тѣмъ болѣе что и въ настоящее время ширина его только около 2 сажень, глубина же около 6 футъ».

Въ этихъ словахъ такъ все перемѣшано, что мудрено добиться толку. Баръ на рѣкѣ въ 2 фута; фарватеръ на немъ 6 футъ; ширина фарватера въ 2 сажени; нагонъ воды въ Неву отъ W-хъ вѣтровъ увеличиваетъ глубину на барѣ; разломка судовъ на барѣ годъ отъ году заграждаетъ фарватеръ..... Ничего не понимаемъ! Ежели

баръ при устьѣ рѣки глубиною въ 2 фута, то входъ въ рѣку доступенъ только прибрежнымъ мелкосидящимъ лодкамъ, да небольшимъ шлюпкамъ. Ежели же слова: баръ глубиною въ 2 фута, откинуть въ сторону, а взять въ разсчетъ фарватеръ на барѣ устья рѣки шириною въ 2 сажени (14 футъ) и глубиною въ 6 футъ, то какимъ образомъ свободно проходилъ пароходъ «Механикъ», имѣющій ширину 18 футъ, и съ баржею на буксирѣ?! Мы утверждаемъ самымъ положительнымъ образомъ, что никакого бара рѣка Ижора не имѣетъ, устье ея весьма глубоко, именно: 11 и 12 футъ. Послѣ же глубины 12 футъ, рѣка Нева вступаетъ въ свои права.

Еще повторимъ: отъ праваго берега устья р. Ижоры идетъ рифъ къ срединѣ Невы, глубиною отъ 2 до 6 футъ, на разстояніи 50 саж., а отъ лѣваго—на 20. Ширина же фарватера въ устьѣ около 10 саж. Эти факты подтверждаются всѣми документами, доставленными въ гидрографическій департаментъ послѣ изслѣдованія рѣки Ижоры въ 1862 году, также изданною вновь картою этой рѣки, 1863 года, и даже натуральнымъ состояніемъ устья р. Ижоры въ настоящее время. Разломка же судовъ около устья Ижоры производится на отмеляхъ, выдающихся отъ устья, гдѣ глубина около 1 фута. На счетъ нагона воды въ Неву, мы скажемъ слѣдующее:

Западные вѣтры не могутъ нагонять воду около Ижоры потому, что здѣшній уровень горизонта воды выше уровня устья Невы почти на 30 футъ; а когда сильный N вѣтръ нагоняетъ воду въ Петербургѣ, то въ то же время, тотъ же вѣтеръ въ Ладожскомъ озерѣ отгонитъ воду отъ западнаго прибрежья, и уровень ея въ озерѣ и при истокѣ Невы около Шлиссельбурга—значительно понизится, и чѣмъ сильнѣе вѣтеръ, тѣмъ сильнѣе и убыль воды. Это пониженіе чувствительно оказывается и на самой Невѣ и постепенно продолжается по ея теченію, болѣе чѣмъ на половину всего протяженія рѣки, хотя чѣмъ далѣе, тѣмъ пониженіе дѣлается меньше. А такъ какъ устье Ижоры находится въ 25 верстахъ отъ Петербурга, то здѣсь уровень Невы, при сильныхъ западныхъ вѣтрахъ, стоитъ почти безъ измѣненія. Можетъ быть, уровень воды здѣсь скорѣе возвысится при N и NO сильныхъ вѣтрахъ, потому что этотъ вѣтеръ нагоняетъ воду въ SW уголъ Ладожскаго озера весьма сильно. Въ это время, прибыль воды около Шлиссельбурга иногда достигаетъ 5 футъ и выше; а при такой значительной прибыли воды въ озерѣ у истока Невы, понятно, что и въ самой рѣкѣ вода поднимется тоже значительно.

Кончая эту статью, мы дозволяемъ сдѣлать еще маленькое замѣчаніе. По мнѣнію г. Куницкаго, чтобы сдѣлать свободный и доступ-

ный проходъ судамъ на протяженіи рѣки Ижоры отъ моста николаевской желѣзной дороги до заводскаго бассейна, необходимо устроить, взамѣнъ находящагося теперь на рѣкѣ бона, желѣзныя ворота, подъ самымъ мостомъ николаевской дороги. Положимъ, что ворота сдѣланы и заперты на глухо. Воды за воротами вверху рѣки накопилось довольно. Какую же силу надо употребить, чтобы отпереть эти ворота?.. Вѣдь это будетъ та же плотина!.. Не хотѣлъ ли г. Куницкій сказать, что тутъ надобно, по его мнѣнію, устроить однокамерный шлюзъ?... Да и такое гидротехническое сооруженіе здѣсь вовсе неумѣстно и дорого.

Да не погнѣвается авторъ статьи «Рѣка Ижора», за наши замѣчанія. Мы считаемъ необходимымъ выяснить это дѣло должнымъ образомъ, тѣмъ болѣе, что г. Куницкій, какъ видно, предлагаетъ свои замѣчанія какъ бы взамѣнъ лоціи для руководства при плаваніи по Ижорѣ; а всякому извѣстно, что подобныя руководства должны быть основательны во всѣхъ отношеніяхъ и вѣрны какъ вѣсъ аптекарскій.

А. Андреевъ.

МОРСКІЯ ШКОЛЫ

И МОРСКІЕ ОФИЦЕРЫ ФРАНЦІИ,

ОТЪ РИШЕЛЬЕ ДО НАШЕГО ВРЕМЕНИ.

(Изъ Revue Contemporaine).

До Ришелье у Франціи, собственно говоря, за исключеніемъ галеръ, не было военнаго флота. Король, какъ и всякое частное лицо, вооружалъ нѣсколько своихъ собственныхъ кораблей; большіе же флоты, находившіеся въ командованіи адмираловъ, состояли изъ судовъ, которыя правительство нанимало у арматоровъ и на которыхъ король помѣщалъ временной гарнизонъ. Въ самомъ адмиралтействѣ, учрежденіи чрезвычайно сварливомъ, только одинъ начальникъ его былъ изъ военныхъ. Высшій разрядъ флотскихъ чиновъ (l'état-major) состоялъ изъ галерныхъ офицеровъ и судовыхъ капитановъ. Лейтенанты и мичманы, за исключеніемъ шести или семи занятыхъ портовыми должностями,—получали жалованье помѣсячно, сообразно ихъ опытности и имѣвшейся въ нихъ надобности. «Я знаю, писалъ патеръ Фурнье въ 1640 году, армейскихъ генераловъ и капитановъ, которые, увѣрясь въ достоинствахъ своихъ лейтенантовъ, вполнѣ способныхъ командовать судами, не смотря на то, удерживали ихъ подъ своею командою, платили имъ капитанское жалованье и обходились съ ними чрезвычайно внимательно.» Въ то время на самыхъ большихъ корабляхъ было только по одному лейтенанту и одному мичману, которые вмѣстѣ съ капитаномъ и очередовались на вахтѣ. Но сверхъ того, считались офицерами и входили въ составъ экипажа судна: боцмана, штурмана или лоцмана (pilotes), содержатели оружія, артиллеристы или канониры, экономы—завѣдывавшіе провизіей, содержатели по шхиперской части,—словомъ всѣ тѣ, которые теперь принадлежатъ къ второстепенному разряду офицерскихъ чиновъ (le petit état-major) на суднѣ.

Отъ капитана прежде всего требовалось знаніе военнаго искус-

ства и только около средины XVII столѣтія нашли для него необходимымъ знакомство съ глобусомъ и мореходною картою, чтобы штурманъ, которому исключительно поручалось вести судно, не могъ обманывать. Кромѣ того, требовалось, чтобы капитанъ былъ благороднаго происхожденія, качество, считавшееся тогда необходимымъ даже для офицеровъ подчиненныхъ, чтобы съ успѣхомъ вести дѣло командованія. Съ этой послѣдней цѣлью, въ 1627 году, Ришелье положилъ начало морскимъ школамъ, выбравъ 16 молодыхъ дворянъ для изученія науки мореплаванія, подъ руководствомъ опытнаго штурмана-гидрографа. По мнѣнію Ришелье, мѣра эта должна была доставить флоту надежныхъ морскихъ офицеровъ, которымъ бы можно было поручить командованіе судами.

Сорокъ лѣтъ спустя, комплектъ этотъ оказался недостаточнымъ, вслѣдствіе весьма быстраго развитія плановъ, задуманныхъ Ришелье: по необходимости, личный составъ офицеровъ флота сталъ наполняться буржуазіей. Хотя сначала и предполагалось допускать этихъ буржуази во флотъ только временно, но они служили почти постоянно. Они тогда же получили на флотѣ названіе *матросскихъ-офицеровъ*; позднѣе ихъ называли *синими* (*). Кольбертъ хотѣлъ составить изъ нихъ постоянный корпусъ, который бы служилъ на судахъ вмѣстѣ съ королевскими офицерами, безъ всякаго различія съ ними въ привилегіяхъ. Кольберта поддерживалъ въ этомъ намѣреніи маршалъ Дестре, находившій полезнымъ для флота сохранить этихъ офицеровъ, такъ сказать вскормленныхъ моремъ, и слѣдовательно, несравненно болѣе знакомыхъ съ практикою морскаго дѣла, чѣмъ тогдашніе дворяне. Однако, мысль Кольберта не была приведена въ исполненіе: буржуази служила, пока нуждались въ ея службѣ и пользовалась только временными привилегіями.

Чтобы пополнить недостатокъ въ офицерахъ и возвысить уровень ихъ образованія, Людовикъ XIV, въ 1683 году, составилъ подъ именемъ *морской гвардіи* (garde de la marine) три кадетскія роты, размѣщенныя по арсеналамъ (портамъ), совершенно сходно съ тѣми военно-сухопутными учрежденіями, которыя, за нѣсколько лѣтъ передъ этимъ, онъ основалъ въ главныхъ военныхъ пунктахъ королевства. Впрочемъ, морскіе гвардейцы существовали и прежде. Они ведутъ свое начало съ 1626 года, когда Ришелье, бывшій въ то время главнымъ управляющимъ мореплаванія и торговли, взялъ на свое содержаніе роту охранителей, состоявшую первоначально изъ 53 человѣкъ, съ офицерами; но число это быстро возрастало при преемникахъ кардинала. Герцогъ Малье-Брезе, Анна австрійская,

(*) По цвѣту мундира. *Ред.*

герцоги Вандомскій и Бофортскій попеременно содержали эту роту. Но когда последній былъ убитъ при осадѣ Кандіи, въ 1669 году, и адмираломъ Франціи былъ сдѣланъ Вермандуа, то король захотѣвъ составить *почетную гвардію* своему сыну изъ однихъ дворянъ, распустилъ роту герцога Бофортскаго и сформировалъ новую на другомъ основаніи. Много молодыхъ людей поступило въ эту роту въ надеждѣ обучиться морскому дѣлу, отличиться и получить офицерскій чинъ. Но въ декабрѣ 1671 года и эта гвардія была распущена, вслѣдствіе буйнаго духа и чванства, которые въ ней господствовали. Король, видя безпрестанныя столкновенія, по поводу этихъ гвардейцевъ, между морскимъ начальствомъ и военнымъ, рѣшилъ не держать въ военныхъ портахъ на берегу никакой морской гвардіи. Однакожъ, не всѣ гвардейцы были распущены: тѣ, которые находились на лучшемъ счету, перешли мичманами на корабли или остались на службѣ въ своихъ званіяхъ, а съ слѣдующаго года число ихъ стало увеличиваться, такъ что во всякомъ случаѣ они составляли съ того времени главный разсадникъ морскихъ офицеровъ. Нѣкоторые изъ нихъ, плававшіе на корабляхъ, въ качествѣ волонтеровъ, послѣ одного или нѣсколькихъ годовъ службы получали чинъ во флотѣ, въ портахъ или колоніяхъ.

Въ 1680 году 88 дворянъ, а въ слѣдующемъ 91, получили названіе гардемаринъ (морскихъ гвардейцевъ). Эти то значительныя цифры дворянъ навели, вѣроятно, Сеньеле на мысль составить изъ нихъ новыя роты, совершенно отличныя по составу и по цѣли отъ тѣхъ, которыя существовали пятнадцать лѣтъ тому назадъ. Въ 1686 году онъ присоединилъ къ нимъ прежнихъ гвардейцевъ, сохранившихъ до тѣхъ поръ свою независимость, и составилъ для нихъ весьма строгія правила. Опредѣляемые въ гвардію безъ экзамена, по выбору самого короля, молодые гардемарины, по прибытіи въ порты, не находили ни казармъ, ни другаго зданія для своего помѣщенія и потому принуждены были нанимать квартиру у хозяина или хозяйки, у которыхъ начальство и справлялось объ ихъ поведеніи и въ особенности о томъ—не бранятся ли они, не пьянствуютъ ли, не дѣлаютъ ли какихъ безпорядковъ. Каждый день гардемарины собирались въ портъ: утромъ, чтобы слушать обѣдню и присутствовать при урокахъ каллиграфіи, черченія, математики, фортификаціи и гидрографіи, потомъ танцевъ и фехтованья; послѣ полудня, чтобъ учиться стрѣлять изъ пушки и мушкета и военному строю. Потомъ они шли въ адмиралтейство, гдѣ тиммерманъ и другіе свѣдущіе офицеры показывали имъ постройку корабля и размѣры всѣхъ частей, его составляющихъ. Время, оставшееся послѣ школьныхъ занятій,

должно было проводить, присутствуя при работахъ въ порту для узнанія качествъ матеріаловъ, употребляемыхъ на вооруженіе кораблей.

На судахъ гардемарины постоянно исполняли солдатскую службу, кромѣ четырехъ часовъ въ день, назначенныхъ для уроковъ по штурманскому искусству и для упраженія въ пушечной стрѣльбѣ и морскихъ эволюціяхъ, и только съ 1703 года они начали стоять на вахтѣ подъ командою офицеровъ, въ качествѣ ихъ помощниковъ.

Кольбертомъ же положено было по всей Франціи основаніе школъ артиллерійскихъ и гидрографіи. Изъ этихъ то школъ и вышли тѣ страшные корсары, которые, столь успѣшно, какъ пчелы свой улей, охраняли берега Франціи въ продолженіе слѣдующаго полустолѣтія.

Хотя въ постановленіи 1689 года и видно желаніе обучить молодыхъ моряковъ, но тѣмъ не менѣе въ немъ есть важныя ошибки, которыя конечно не продержались бы такъ долго, еслибы со смертью Сеньеле французскій флотъ не началъ приходить въ замѣтный упадокъ. Самая важная ошибка состояла въ примѣненіи ко флоту того, что дѣлалось для сухопутной арміи, въ которой дворяне, служа въ почетной гвардіи, научались офицерской должности, исполняя солдатскую. Теоретическое изученіе и въ особенности математика необходимы для морскаго офицера, тогда какъ сухопутный можетъ и безъ нихъ обойдтись. И конечно, было бы логичнѣе, еслибы морскіе офицеры обучались больше матросскому дѣлу, чѣмъ солдатскому; но тогда еще на матросовъ смотрѣли какъ на рабочую силу, назначеніе которой было привести корабль на мѣсто битвы, и были далеки отъ мысли, что на кораблѣ всѣ солдаты должны быть матросами. Въ то время обязанности офицера еще не были строго опредѣлены; флотъ былъ въ младенчествѣ; у министровъ не было ни совѣтовъ, ни комитетовъ, составляющихъ ихъ силу въ настоящее время.

Учрежденіе гардемаринъ не привело къ тѣмъ результатамъ, которыхъ ожидали, ибо въ продолженіе первыхъ 15 лѣтъ элевы (élèves), находясь почти постоянно въ морѣ, не имѣли времени оставаться въ портахъ для серьезнаго изученія теоріи; а впослѣдствіи, когда дѣятельность флота прекратилась, они хотя и могли посѣщать лекціи на берегу, но у нихъ уже не было практики. До 1764 года гардемарины раздѣляли печальную судьбу флота.

То было время, когда корабли гнили въ докахъ и продавались съ аукціона за недостаткомъ денегъ для ихъ содержанія; когда матросы и работники, не получая платы, умирали съ голода въ арсеналахъ, а офицеры существовали продажею своихъ имѣній и сборомъ, который для нихъ устраивали; многіе изъ нихъ даже были

принуждены просить милостыни у монастырскихъ воротъ, или вымаливать себѣ часть изъ припасовъ, раздаваемыхъ у входа въ богадѣльни.

Адмиралтействъ-совѣтъ, наслѣдовавшій Поншартрену, старался, но напрасно, вывести офицеровъ изъ того крайняго положенія, въ которомъ они находились; онъ устроилъ лишь четвертую роту гардемаринъ, получившую названіе роты «адмиральскаго флага»,—мѣра безсильная, на которой отразились пустота и мелочность царствованія Людовика XV. Служившіе въ этой ротѣ составляли почетную гвардію графа Тулузскаго и были размѣщены для морскаго обученія въ трехъ главныхъ портахъ государства. Не принеся особенной пользы флоту, рота эта просуществовала до 19 октября 1830 года.

Еще въ 1761 году, герцогъ Шуазель, сдѣланный морскимъ министромъ, опредѣлилъ условія для производства во всѣ чины и утвердилъ права, дававшія возможность буржуазіи получить чинъ капитана брандера (brûlot) и капитана флейта (flûte); послѣдній чинъ, впрочемъ, преимущественно давался въ видѣ награды боцманамъ, штурманамъ и капитанамъ коммерческихъ судовъ. И съ этого времени, учрежденіе волонтеровъ (или вспомогательныхъ (*) гардемаринъ) становится разсадникомъ на флотѣ вспомогательныхъ офицеровъ, изъ буржуазіи, которымъ до сихъ поръ была почти недоступна военно-морская карьера. Что же касается гардемаринскихъ ротъ, то по вновь-изданному декрету назначеніе въ роты съ той поры начало зависѣть отъ нѣкоторыхъ правилъ и извѣстной степени возраста; планъ воспитанія былъ составленъ гораздо лучше: такъ напримѣръ, кромѣ экзаменовъ, необходимыхъ для перехода изъ класса въ классъ, были учреждены еще другіе, болѣе строгіе, для полученія офицерскаго чина. Гардемарины, жившіе на берегу, въ домахъ, нарочно для нихъ приготовленныхъ, должны были окончить первый періодъ своего обученія прежде, чѣмъ отправляться въ море и начинать дѣйствительную службу; на кораблѣ они стояли на вахтѣ и днемъ и ночью, какъ гардемарины нашего времени,— и уже весьма рѣдко исполняли обязанность ординарцевъ у старшихъ чиновъ флота.

Эти распоряженія, которыя обнаруживаютъ весьма замѣтное стремленіе къ болѣе раціональному порядку вещей, получили, девять лѣтъ спустя, приложеніе довольно важное съ исторической точки зрѣнія:

(*) Вспомогательными (auxiliaires) офицерами и гардемаринами назывались въ отличіе отъ штатныхъ строевыхъ чиновъ флота; они хотя и вносились въ общій списокъ флотскихъ чиновъ, но ниже ихъ. (Подробнѣе, см. ст. г. В. Мельницкаго, М. Сб. 1853, №№ 11 и 12—Обзоръ французскаго морскаго законодательства).

Перев.

29 августа 1773 года король, уменьшивъ число гардемаринъ и увеличивъ число мичмановъ, съ цѣлію возбудить соревнованіе между первыми—обѣщая имъ болѣе быстрое повышеніе,—повелѣлъ учредить королевскую школу въ Гаврѣ, а въ случаѣ нужды и въ одномъ изъ портовъ Средиземнаго моря. Молодые люди, число которыхъ не должно было превосходить 80, теперь поступали четырнадцати лѣтъ, зная четыре правила арифметики, и выходили не ранѣе какъ чрезъ три года гардемаринами высшаго класса, тогда 3-го. Эта школа находилась подъ вѣдѣніемъ капитана корабля; при ней находились корветы, на которыхъ ученики занимались практически въ продолженіе трехъ или четырехъ мѣсяцевъ года, и вообще она была основана на принципахъ, одинаковыхъ съ нынѣшней системой, именно: были отмѣнены чины и привилегіи во время пребыванія въ школѣ; теоретическое изученіе занимало въ школѣ первое мѣсто, и наконецъ лѣтнее плаванье на судахъ служило воспитанникамъ полезнымъ отдохновеніемъ послѣ серьезныхъ занятій (*).

Наконецъ, новый министръ Сартинъ, понимавшій всю важность научнаго движенія, охватившаго тогда Францію, и замѣчательнаго учеными трудами Борды, Лакондамина и Берту, путешествіями морскихъ офицеровъ: Бугенвилля, Сюрвилля и Кергелена,—преимущественно старался улучшить теоретическое образованіе молодыхъ людей, которые предназначились быть флотскими офицерами. Въ каждой статьѣ постановленія 1775 года проглядываетъ главная мысль—теоретическое образованіе, даже въ ущербъ практикѣ морскаго дѣла. Во вновь открытомъ кадетскомъ корпусѣ—гардемаринскихъ учениковъ,—молодежи не давали никакихъ практическихъ свѣдѣній, не смотря на то, что между ними были гардемарины высшихъ курсовъ. Впрочемъ, и эти послѣдніе обучались практикѣ не лучше: они назначались на суда, лишь только начинали высшую математику, артиллерію и стрѣльбу, и должны были продолжать ученіе среди всѣхъ трудностей плаванія, тревогъ сраженія, стоя и въ караулѣ и на вахтѣ. Такимъ образомъ, они совершали даже отдаленныя экспедиціи, а между тѣмъ нѣкоторымъ изъ нихъ предстояло держать два трудныхъ экзамена для окончательнаго поступленія на службу.

Сартину наслѣдовалъ маршалъ Де-Кастри, который сдѣлалъ радикальную реформу въ организаціи своего министерства. Чинъ мичмана былъ уничтоженъ; гардемарины 1-го класса прямо производились въ лейтенанты, потомъ слѣдовали маіоры, подполковники, за ними корабельные капитаны, изъ которыхъ двадцать семь получали мѣста начальниковъ отрядовъ (бригадъ, эскадръ), что соотвѣтство-

(*) Нельзя не замѣтить, что образцомъ для бывшаго морскаго корпуса служили французскія морскія школы прошлаго вѣка. *Ред.*

вало бригадиру; ступенью выше этихъ бригадировъ стояли начальники эскадръ—генералъ-лейтенанты и наконецъ — вице-адмиралы, считавшіеся на ряду съ маршалами и генералъ-лейтенантами сухопутнаго войска.

Вновь учрежденный чинъ субъ-лейтенанта сперва получили лейтенанты фрегата и капитаны флейта, потомъ волонтеры перваго класса и капитаны коммерческихъ судовъ, и наконецъ боцмана и штурмана, заслужившіе такую награду; послѣдніе получали только патентъ на званіе, но не прекращали своей прямой обязанности на суднѣ. Субъ-лейтенанты, въ числѣ 840, изъ которыхъ первые 100 пользовались чиномъ армейскаго капитана, а прочіе—поручиковъ, собственно говоря, не состояли на содержаніи у правительства: въ мирное время они могли служить на купеческихъ судахъ, получая отъ казны только половинное жалованье; въ военное время они командовали бригами, люгерами, катерами, флейтами и габарами; за храбрость и за важныя заслуги награждались чиномъ лейтенанта и тогда уже ни чѣмъ неотличались отъ другихъ флотскихъ офицеровъ.

Такой порядокъ въ служебной іерархіи имѣлъ двоякую цѣль: во первыхъ, дать возможность буржуазіи получать лейтенантскій чинъ; во вторыхъ, составить, на случай войны, резервъ изъ офицеровъ, хорошо знакомыхъ съ морскою военною службою; непосредственное же полученіе лейтенантскаго чина оставалось привилегіей одного дворянства. Сообразуясь съ этимъ, давалось и различное воспитаніе: одно стремилось образовать офицеровъ столь же знакомыхъ съ теоріей и точными науками, какъ и съ практикою; другое старалось доставить флоту хорошихъ морскихъ офицеровъ и преимущественно офицеровъ-практиковъ.

Гардемарины 3-го класса выбирались или прямо по экзамену, или изъ школъ, основанныхъ въ Ваннѣ и въ Але, и назначенныхъ главнымъ образомъ для дѣтей и родственниковъ офицеровъ, тяжело-раненныхъ или убитыхъ на королевской службѣ. Эти школы во многомъ отличались отъ гаврской, въ которой и ученіе было не такъ элементарно, да и ученики старѣе тремя годами. Цѣль ихъ учрежденія была—облегчить дѣтямъ старыхъ моряковъ средства для продолженія дѣятельности отцовъ и дать имъ возможныхъ конкурировать съ допущенными къ экзамену; настоящее же ученіе начиналось для воспитанниковъ, когда всѣ они, собравшись по портамъ, росписывались на 9 эскадръ флота и отправлялись на корветъ, стоявшій обыкновенно на рейдѣ; тамъ они проводили четыре мѣсяца, занимались вооруженіемъ и разруженіемъ, парусымъ и артиллерійскимъ ученьемъ, снимались съ якоря и лавировали по рейду.

Положеніе перешедшихъ во 2-ой классъ было совсѣмъ другое: на кораблѣ они состояли въ дѣйствительной службѣ, ѣздили на шлюпкахъ, посылались на марсы для присмотра за матросами, и были ниже только боцмановъ; въ Тулонѣ и Брестѣ могли съѣзжать на берегъ, подъ надзоромъ субъ-лейтенанта, для слушенія лекцій изъ эволюцій, навигаціи, артиллеріи, кораблестроенія и черченія, которыя читались для нихъ всякій день въ порту. Послѣ трехлѣтняго плаванія, считая со времени поступленія въ школу, и выдержавъ три публичныхъ экзамена въ присутствіи морскаго совѣта, они переходили въ 1-й классъ, становились выше боцмановъ и шкиперовъ, если у тѣхъ не было офицерскаго чина, и могли быть лейтенантами послѣ шестилѣтняго плаванія.

Намъ остается сказать нѣсколько словъ о волонтерахъ-гардемаринахъ, которые, какъ выше было упомянуто, раздѣляли съ штатными гардемаринами честь снабженія военнаго флота морскими офицерами.

Чтобъ волонтеру можно было попасть въ списокъ гардемаринъ, отъ него требовалось: 1) быть сыномъ дворянина, корабельнаго или портоваго субъ-лейтенанта, купца, торгующаго en gros, судохозяина, капитана коммерческаго судна или лица, живущаго честно; 2) имѣть не менѣе 16 лѣтъ, изъ которыхъ годъ долженъ быть проведенъ имъ въ морѣ, на купеческомъ или на военномъ суднѣ, знать 4 правила арифметики,—при этомъ преимущества отдавались тѣмъ изъ нихъ, которые были болѣе знакомы съ штурманскимъ дѣломъ; тѣ, которые не удовлетворяли этимъ условіямъ, могли записываться только волонтерами учениками (aspirants volontaires).

Волонтеры-гардемарины и не посылались на учебный корветъ, а должны были учиться постоянно на морѣ—на судахъ флота или коммерческихъ; достигшіе изъ нихъ званія гардемарина-волонтера 1 класса стояли въ спискѣ ниже штатныхъ гардемаринъ и ниже боцмановъ, но могли, по экзамену, производиться въ субъ-лейтенанты, и даже по оставленіи службы сохраняли пріобрѣтенныя въ ней привилегіи.

Впрочемъ, не смотря на эти явныя улучшенія (1786 г.), легко замѣтить какъ еще недостаточно было тогдашнее школьное воспитаніе, какъ по причинѣ своей кратковременности, такъ и потому, что большая часть теоріи читалась во время плаванія, отчего дѣлалась растянутою, трудною и неполною. Тѣмъ не менѣе выбранный путь былъ хорошъ и привелъ бы довольно скоро къ цѣли, еслибы тому не воспрепятствовала революція.

Изолированно-стоящій и регулярно-сформированный составъ морскихъ офицеровъ, приготовляемыхъ заранѣе исключительно для воен-

наго флота, показался нарушающимъ человѣческія права и гражданское равенство, вслѣдствіе чего 15 мая 1791 года всѣ служащіе во флотѣ и даже гардемарины были распущены, школы ихъ уничтожены. Вмѣсто всего существовавшаго, явилось новое учрежденіе, въ которомъ военный флотъ соединялся съ коммерческимъ: флотскіе офицеры и капитаны коммерческихъ судовъ дальняго плаванія переименованы заразъ, массою, въ мичманы, безъ жалованья отъ правительства. Положили, чтобы во Франціи было 3 адмирала, 9 вице-адмираловъ, 18 контръ-адмираловъ, 180 капитановъ, 800 лейтенантовъ, 200 мичмановъ на казенномъ содержаніи и неопредѣленное число мичмановъ, которые не получали жалованья, но могли разсчитывать на чинъ лейтенанта, если имъ было менѣе сорока лѣтъ и если они прослужили хоть два года на военномъ кораблѣ. Повышеніе дѣлалось для пяти-шестыхъ за долговременную службу отечеству, а для одной шестой по выбору короля. Десятая часть мичманскихъ чиновъ съ содержаніемъ, предназначалась боцманамъ; остальныя девять-десятыхъ раздавались по конкурсамъ, открываемымъ ежегодно при морскихъ округахъ, по числу имѣемыхъ въ нихъ мичманскихъ вакансій. Каждый морякъ, пробывшій четыре года въ морѣ, на службѣ государству или купечеству, получалъ право на экзаменъ. Гардемарины и волонтеры, сдѣлавшіеся по конкурсу мичманами, по истеченіи трехъ лѣтъ уступали мѣсто другимъ и если желали продолжать службу, то поступали на купеческія суда и по прошествіи извѣстнаго срока могли разсчитывать на чинъ *мичмана*, состоящаго *на казенномъ содержаніи.*

Всѣ эти распоряженія, изъ которыхъ одно страннѣе другаго, обнаруживаютъ въ ихъ составителяхъ полнѣйшее незнаніе существенныхъ принциповъ, которые должны лежать въ основаніи всякаго хорошо организованнаго учрежденія. Подобными постановленіями можно составить собранія людей, болѣе или менѣе свѣдущихъ, болѣе или менѣе способныхъ, но нельзя получить ничего цѣлаго, неразрывно-связаннаго, и въ минуту дѣйствія, когда наступаетъ общая опасность, ужъ не встрѣтишь того единства, въ которомъ заключается вся сила: начальники и подчиненные не довѣряютъ другъ другу и всѣ дѣлаются подозрительными. Важная ошибка этихъ постановленій заключалась еще въ томъ, что въ нихъ смѣшивался военный флотъ съ коммерческимъ. Дѣйствительно, хотя оба флота и должны взаимно помогать и поддерживать другъ друга, но смѣшивать ихъ нельзя, иначе повредишь обоимъ. Хорошій офицеръ военнаго корабля будетъ плохимъ капитаномъ купеческаго, потому что, хоть основныя начала морскаго искусства одинаковы для обоихъ,

но послѣдующія спеціальныя занятія совершенно различны. Отличительный характеръ служебныхъ обязанностей аспиранта-ученика, готовящагося быть флотскимъ офицеромъ,—былъ тоже неизвѣстенъ составителямъ разбираемыхъ нами постановленій: только молодые люди, при энергіи, свойственной ихъ восемнадцати-лѣтнему возрасту, желая окончить скорѣе свое обученіе по призванію и стремясь содѣлаться достойными званія флотскаго офицера, могутъ строго исполнять эти обязанности. Въ двадцать пять лѣтъ ужъ нельзя быть хорошимъ аспирантомъ, вообще, а тѣмъ болѣе, если посвящаешь себя коммерческому флоту.

Вслѣдствіе незнанія такихъ элементарныхъ истинъ, законодатели 1791 года сами были свидѣтелями окончательнаго распаденія французскаго флота.

Въ сентябрѣ 1810 года, Наполеонъ, видя все ничтожество уцѣлѣвшихъ остатковъ прежняго флота въ борьбѣ съ силами, несравненно значительнѣйшими, и понявъ наконецъ, что для побѣды надъ неумолимымъ непріятелемъ хорошая морская армія важнѣе континентальной блокады и насильныхъ союзовъ ему подвластныхъ королевствъ,—задумалъ положить основаніе новому флоту, намѣреваясь развить его современемъ, и для этого основалъ двѣ морскія школы: одну въ Брестѣ на кораблѣ *U'llysse* (переименованномъ въ *Tourvill'я*, другую въ Тулонѣ на старомъ русскомъ кораблѣ (*), названномъ *Duquesne*.

Въ каждой школѣ было до 300 учениковъ (élèves), которые поступали на тринадцатомъ году по экзамену и оставались тамъ три года, въ продолженіе которыхъ слушали теоретическія и практическія лекціи и назначались, по нѣскольку человѣкъ, на военныя суда, выходившія въ море, гдѣ и исполняли матроскую службу. За тѣмъ они становились гардемаринами (aspirant) 1-го класса или только 2-го, если при выходѣ не выдерживали установленнаго экзамена въ полномъ курсѣ наукъ. Такимъ образомъ время школьнаго ученія было продолжено, вслѣдствіе чего занятія, болѣе серьезныя и болѣе законченныя, становились возможными; въ первый разъ ученика (élève) начали строго отличать отъ гардемарина (aspirant), но съ другой стороны переходъ изъ положенія ученика въ школѣ въ должность гардемарина 1-го класса былъ слишкомъ рѣзокъ. Уничтоженіе на службѣ званія 2 класса (существовавшаго съ 1786 г.) было чувствительно для флота тѣмъ, что гардемаринъ 1-го класса считался почти офицеромъ; онъ долженъ былъ командовать вслѣдъ

(*) Это было, вѣроятно, одно изъ нашихъ судовъ, «Москва» или «Св. Петръ», проданныхъ французскому правительству за ветхостью въ 1807 году. *Ред.*

за мичманами, а такой постъ слишкомъ важенъ, чтобы довѣрить его молодымъ людямъ, только что вышедшимъ изъ школы и неимѣвшимъ достаточной практики.

Тѣмъ не менѣе планъ имперіи для созданія флота, разсматриваемый въ цѣломъ, былъ прогрессивнѣе даже проэкта де-Кастри. Къ несчастію, войны съ коалиціей, окончившіяся паденіемъ имперіи, помѣшали привести его въ исполненіе. Можно было подумать, что съ наступленіемъ мира морское министерство займется окончаніемъ дѣла, надъ которымъ трудилось уже шестьдесятъ лѣтъ, но вышло иначе. Прежде всего удовольствовались возобновленіемъ чина главнаго адмирала и его свиты—гвардіи флага (gardes du pavillon); 31 января 1816 года, Дюбушожъ, бывшій тогда морскимъ министромъ, изложилъ въ рапортѣ къ королю новые принципы, которые, по его мнѣнію, должны лежать въ основаніи воспитанія морскихъ кадетъ. Теоретическое и практическое обученіе, говоритъ онъ, несовмѣстимы, такъ какъ одно преподается на берегу, другое же на морѣ или въ портахъ, поэтому самое лучшее возвратиться къ системѣ 1786 года, измѣнивъ ее такъ, чтобы она обходилась не такъ дорого, причемъ подвергать молодыхъ людей болѣе строгому надзору. Всего этого можно предполагать достигнуть учрежденіемъ въ Ангулемѣ королевской морской школы. Онъ выбралъ Ангулемъ потому, что тамъ, по его словамъ, и духъ царствуетъ покойный, да *и съѣстные припасы дешевле*. За рапортомъ послѣдовалъ циркуляръ, начинавшійся нападками на тулонскую и брестскую школы, въ которыхъ, будто бы, отъ уединенной и сидячей жизни, задерживалось физическое и моральное развитіе мальчиковъ и гдѣ послѣднихъ болѣе подготовляли къ службѣ подчиненной, чѣмъ къ посту начальниковъ.

На этомъ основаніи, школы въ Брестѣ были закрыты и замѣнены организаціею, которую мы постараемся очертить въ краткихъ словахъ. Элевы, замѣнившіе аспирановъ, раздѣлились на три класса, и принадлежавшіе къ третьему, не менѣе 13 и нестарше 15 лѣтняго возраста, поступали въ королевскую ангулемскую школу. Ихъ выбиралъ самъ король, преимущественно изъ сыновей офицеровъ и гражданскихъ чиновниковъ, которые, прослуживъ дѣятельно и вѣрно его величеству, передавали таковые же принципы дѣтямъ своимъ. По прибытіи въ Ангулемъ, они подвергались самому легкому экзамену, черезъ два-три года выходили изъ школы съ званіемъ элевовъ 2-го класса и распредѣлялись на три роты Бреста, Тулона и Рошфора. Тамъ продолжали ученіе, прерываемое двумя десяти-мѣсячными плаваніями на учебныхъ корветахъ; знакомились съ бере-

гами Франціи и привыкали къ морю, хотя и не исполняли уже ни матроской должности, ни службы на марсахъ, но и для этихъ практическихъ занятій правительство затруднялось назначать суда, ибо только въ 1825 году бюджетъ позволилъ вооружить лишь одинъ корветъ *la Bayadère*. По прошествіи двухъ лѣтъ, элевы 2 класса держали экзаменъ, переходили въ 1-й классъ и отправлялись въ море на военныхъ судахъ, а по возвращеніи въ портъ снова поступали въ роты и продолжали ученіе съ элевами 2-го класса.

Противъ такой системы Дюбушожа постоянно ратовали коммисіи, наряжаемыя для разрѣшенія затрудненій, весьма часто встрѣчавшихся при приведеніи ея въ исполненіе. Хотя зданія, назначенныя для принятія элевовъ, уже были въ распоряженіи министра въ концѣ 1816 года, однако фонды не дозволили открыть школы ранѣе 1818. Не прошло еще и года, какъ возникла страшная вражда между ея директоромъ и инспекторомъ; въ школѣ воцарилась анархія, окончившаяся, по истеченіи еще двухъ лѣтъ, отставкою директора и назначеніемъ въ эту должность г. де-Галара послѣ бунта, произведеннаго чрезмѣрною строгостію инспектора. Школа, говоритъ контръ-адмиралъ Жюріенъ въ рапортѣ, представленномъ морскому министру, организована въ высшей степени плохо, какъ относительно надзора, такъ и относительно учебныхъ занятій. Уровень знанія принятыхъ элевовъ весьма различенъ, принимаютъ ихъ во всякое время и между ними есть такіе, которые не знаютъ даже арифметики. Если мальчикъ не выдерживаетъ экзамена, ему даютъ одинъ или нѣсколько мѣсяцевъ для подготовки, потомъ подвергаютъ вторичному экзамену, послѣ котораго еще не было примѣра, чтобы кого нибудь не приняли. Но въ эти мѣсяцы ученіе идетъ своимъ порядкомъ, и запоздавшіе, поступивъ въ школу, ничего не понимаютъ, получаютъ отвращеніе къ серьезнымъ занятіямъ, сходятся съ лѣнтяями и негодяями и мѣшаютъ учиться другимъ. Кромѣ главнаго ежегоднаго пріема, бываютъ частные пріемы для 3, 5 или 7 мальчиковъ, поступленіе которыхъ натурально производитъ безпорядокъ въ занятіяхъ. Вообще всѣ адмиралы требовали, чтобы школу перевели въ какой-нибудь портъ, доказывая всю неудачу выбора Ангулема, который, кромѣ своего дальняго разстоянія отъ моря, лишенъ всякаго движенія и промышленности. Дюбушожъ даже ошибся въ цѣнѣ и количествѣ припасовъ, дешевизна которыхъ его такъ прельстила, потому что по прошествіи двухъ лѣтъ оказалось, что все, начиная съ муки и овощей и кончая дровами, тамъ дороже и хуже чѣмъ въ портахъ.

Однако, прежній порядокъ просуществовалъ до 1823 года, и пло-

хая репутація ангулемской школы возрасла до того, что отвлекла отъ нея всѣхъ желающихъ серьезно заниматься, такъ что ее чуть не закрыли, вслѣдствіе малочисленности учащихся. Тогда коммисія, подъ предсѣдательствомъ адмирала Альго (Halgau), предложила для пріема конкурсъ, существовавшій при военно-сухопутныхъ школахъ. Эта мѣра была приведена въ исполненіе 24 января 1824 года, и черезъ нѣсколько мѣсяцевъ имена 200 желающихъ были занесены въ экзаменные списки. Но такая частная реформа была недостаточна; адмиралтействъ-совѣтъ изъявилъ желаніе закрыть королевскую школу и устроить новыя въ Брестѣ и Тулонѣ—въ продолженіе шести зимнихъ мѣсяцевъ на корабляхъ, а лѣтомъ на корветахъ. Съ другой стороны, морской министръ настоятельно требовалъ, чтобы на военныхъ судахъ всѣ вакантныя мѣста были замѣщены, а тамъ недоставало 80 мичмановъ и 150 гардемаринъ. Новой коммисіи, подъ предсѣдательствомъ адмирала барона Макау, было поручено разработать и рѣшить оба вопроса. Она предложила, между прочимъ, принять на службу элевовъ 2-го класса, желающихъ кандидатовъ политехнической школы и, въ крайней необходимости, пользоваться вспомогательными мичманами. Для школъ же составила программу преподаванія и объявила, что ненужно читать теорію на корветахъ, такъ какъ лѣтомъ кадеты должны заниматься одною практикою.

Однако, не смотря на практичность рѣшенія задачи компетентными моряками, ангулемскую школу все еще не рѣшались закрыть. Наконецъ, 15 ноября 1824 года, въ главныхъ городахъ Франціи были открыты конкурсы на полученіе званія элева 2-го класса, и когда вновь пожалованные элевы прибыли въ Брестъ, имъ тотчасъ же дали, для практическаго обученія, корабль *Orion*, стоявшій на рейдѣ. Такимъ образомъ ошибка, сдѣланная Дюбушожемъ, была исправлена, и морское министерство, само того не подозрѣвая, дошло до истиннаго рѣшенія такъ долго его занимавшей задачи. Съ этого времени, желающіе поступить на флотъ стали охотно собираться на конкурсы въ главныхъ городахъ, а ангулемская школа потеряла всякое значеніе и 26 марта 1829 года преобразована въ приготовительную школу, впослѣдствіи переведенную въ Лоріенъ.

Въ исходѣ 1830 года, Людовикъ Филиппъ окончательно утвердилъ положеніе о морской школѣ на кораблѣ, поступленіе въ которую не вело за собою никакого особаго чина или званія, такъ какъ одинъ экзаменъ въ теоретическихъ познаніяхъ сочли еще недостаточнымъ для того. Въ школѣ на кораблѣ, элевы, 16 и 17 л. возраста, проводили два года и потомъ по конкурсу получали званіе элева 2-го

класса; пробывъ два года въ морѣ и выдержавъ послѣднiй экзаменъ, становились элевами 1-го класса, а прослуживъ еще два года—мичманами.

Морская школа и теперь существуетъ на тѣхъ же главныхъ основанiяхъ, какъ было и тридцать четыре года тому назадъ, и я полагаю, что реформы, которыя хотятъ сдѣлать въ ея внутреннемъ устройствѣ, будутъ полезны только въ томъ случаѣ, если не коснутся ея основныхъ началъ. Изложенная въ такомъ краткомъ очеркѣ исторiя французскихъ морскихъ школъ и морскихъ офицеровъ намъ кажется интересною по многимъ причинамъ, въ особенности же потому, что въ ней заключается полезный урокъ для будущихъ нововводителей.

Разбирая одно за другимъ постановленiя, существовавшiя въ разныя времена по этому предмету, мы были поражены ихъ неосновательностью, вслѣдствiе которой улучшенiе однихъ частей всегда сопровождалось упадкомъ другихъ. Отсюда мы выводимъ слѣдующiя заключенiя: 1) въ дѣлѣ организацiи важнѣе не пятиться назадъ, чѣмъ быстро шагать впередъ; 2) хотя администрацiи нельзя вмѣнять въ преступленiе, если она сразу не достигаетъ совершенства, а идетъ къ нему ощупью, безпрестанно колеблясь, тѣмъ не менѣе она заслуживаетъ полнѣйшаго осужденiя, если изъ одного желанiя сдѣлать что-либо новое жертвуетъ существующимъ.

Правда, не всѣ администраторы могутъ быть Кольбертами и Вобанами, но они должны дѣлать правильную оцѣнку полученныхъ результатовъ и умѣть ими пользоваться. Конечно, хорошо, если они не страшатся брать на себя инициативу, если администрацiя носитъ отпечатокъ ума и способностей; но вмѣстѣ съ тѣмъ, все же необходимо, чтобы каждая задуманная ими реформа предварительно разсматривалась и обсуждалась со всѣхъ сторонъ совѣтами и свѣдущими комитетами (*). Поступая иначе, можно подвергнуться строгому суду исторiи за дурныя послѣдствiя своихъ распоряженiй. Одинъ взмахъ пера иногда можетъ остановить на нѣсколько лѣтъ развитiе учрежденiя; одна ошибка можетъ парализировать такую часть его, отсутствiе которой будетъ весьма чувствительно во время опасности.

(*) Что у насъ и дѣлается. *Ред.*

РАВНОВѢСНЫЙ РЕГУЛЯТОРЪ ГГ. ФАРКО

(Извлечено изъ «Public. industrielle par Armengaud aîné).

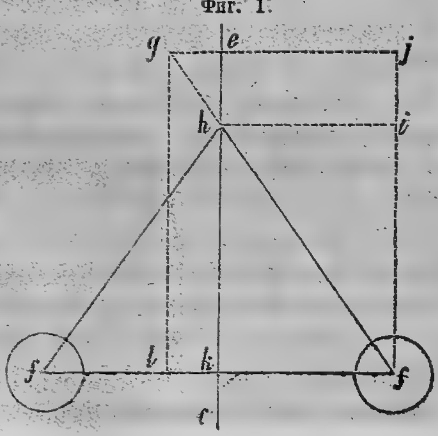
Часто описывались въ Морск. Сборн. различныя системы регуляторовъ, изобрѣтаемыя для содержанія въ опредѣленныхъ предѣлахъ хода и скорости главнаго вала паровыхъ машинъ, или гидравлическихъ движителей. Но до сихъ поръ, не смотря на множество системъ, центробѣжный уравнитель, устроенный по системамъ Гюйгенса и Уатта, все еще во всеобщемъ употребленіи, хотя существенные недостатки его хорошо извѣстны въ практикѣ.

Также, какъ многіе опытные инженеры и строители, какъ и г. Фарко (Farcot) домогался избѣгнуть этихъ недостатковъ, усовершенствывая центробѣжный уравнитель.

Гг. Фарко и сынъ предположили устроить регуляторъ, который могъ бы удовлетворять всѣмъ существующимъ, разнообразнымъ большимъ работамъ, и достигли рѣшенія этой задачи самымъ удовлетворительнымъ образомъ.

Вотъ начала, на которыхъ основано устройство новаго регулятора:

Фиг. 1.



1) Если въ регуляторѣ, обыкновенно соединенномъ въ точкѣ h (фиг. I), разсматривать какое нибудь положеніе шаровъ, то извѣстно, что число оборотовъ, соотвѣтствующихъ теоретическому равновѣсію, опредѣляется длиною вертикала hk регулятора, измѣреннаго на оси вращенія.

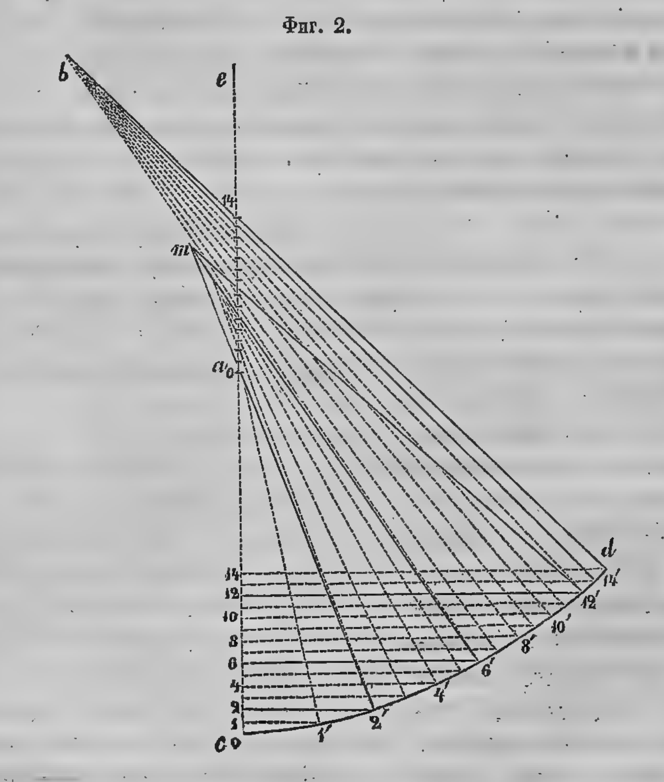
Съ другой стороны, условія равновѣсія шара f, вра-

щающагося около вертикальной оси *ce*, и перенесеннаго въ какую нибудь точку *g*, на продолженной линіи *fh*—тѣ же самыя, что и для даннаго положенія, не смотря на то, что находится ли соединеніе въ точкѣ *g* или въ точкѣ *h*,—потому что плечи рычаговъ *jg* и *ih*, силы тяжести, пропорціональны центробѣжной силѣ *gl* и *hk*.

Длина регулятора *hk*, измѣренная на оси, начпная съ точки пересѣченія *h* рычага съ вертикальною осью, есть всегда та же; она показываетъ число оборотовъ, соотвѣтствующихъ равновѣсію для положенія *f* шара, гдѣ бы ни былъ центръ соединенія—въ *h* точкѣ или въ точкѣ *g*.

2) Чтобъ получить, теоретически, постоянное равновѣсіе шара, при всѣхъ угловыхъ положеніяхъ, должно найдти постоянную длину регулятора, измѣреннаго на оси вращенія. Фигура 2 даетъ эту постоянную длину, послѣ чего, положеніе шаровъ было бы, безъ сомнѣнія, почти одинаково, для данной нормальной скорости, если бы рычаги были гибки и вращались по кривой производящей *ab*, вмѣсто того, чтобъ двигаться по кривой направляющей *cd*.

Фиг. 2.



Если разстояніе *ac* есть длина регулятора, которую ему же-

лаютъ дать, то легко начертить эти кривыя, откладывая равныя части, на вертикалѣ *ce*; нижнія точки 1, 2, 4, 6.... и проч.—суть проэкціи центра шаровъ, на вертикальной оси; а верхнія точки—послѣдовательныя точки пересѣченія рычаговъ съ этою осью.

Верхними точками, достаточно сближенными между собою, опишемъ дуги непрерывныхъ касательныхъ круговъ, послѣдовательно между собою, изъ которыхъ первая идетъ отъ точки 0 до точки 1′ кривой шаровъ, вторая отъ точки 1′ до 2′, и такъ далѣе, эти дуги заключаются между послѣдовательными горизонталями постояннаго удаленія. Такимъ образомъ получимъ кривую направляющую *cd*.

Чтобы получить кривую производящую *ab*, достаточно начертить послѣдовательныя положенія рычаговъ, соединяя точки нижней кривой съ соотвѣтствующими точками верхнихъ, на вертикалѣ, потомъ продолжить всѣ линіи, которыя представляютъ эти послѣдовательныя положенія рычаговъ; кривая *ab* получится такимъ образомъ сама собою.

3) Этотъ теоретическій выводъ можетъ представить затрудненіе, въ приведеніи въ дѣйствіе, на практикѣ, по кривымъ производящимъ, а потому г-мъ Фарко показалось лучше сыскать постоянную точку соединенія *m* для рычаговъ, такъ что дуга круга, описаннаго шарами, проходя близъ кривой направляющей, *то вверху*, *то внизу*, а рычаги, занимая положенія, означенныя на фигурѣ сплошными линіями,—длины регулятора въ двухъ крайнихъ положеніяхъ были бы равны между собою и весьма мало различались бы отъ длины соотвѣтствующей среднему положенію, которое почти равно нормальной длинѣ *ac*.

Среднее положеніе дуги, описанной шарами, не соотвѣтствуетъ срединѣ хода муфточки регулятора; но разность длины регулятора, въ этихъ двухъ положеніяхъ, незначительна.

И такъ опредѣляютъ точку *m*, не сыскивая центра дуги круга, проходящаго чрезъ три точки 2′, 6′ и 12′ кривой направляющей.

4) Если бы рычаги регулятора были короче въ крайнихъ положеніяхъ, тогда машина шла бы скорѣе, чѣмъ въ среднемъ положеніи; чтобъ замѣнить эту разность, употребляютъ перемѣнный добавочный грузъ, производимый противовѣсомъ *p* (чер. 1), съ перемѣнными плечами рычага, котораго уголъ вычисляется по квадратамъ скоростей, соотвѣтствующихъ длинамъ регулятора, сравнительно съ квадратами дѣйствительной скорости, данной регулятору центробѣжными силами, возрастающими какъ квадраты скоростей.

Гг. Фарко даютъ регулятору дѣйствительную скорость вращенія нѣсколько бо̀льшую, чѣмъ теоретическая скорость, соотвѣтствующая

длинѣ регулятора, дабы увеличить силы, производящія на точки дѣйствія регулятора. Легко видно, что противовѣсъ p (чер. 1) тянетъ муфточку o, соединенную съ муфточкою o', а слѣдовательно, приводитъ въ дѣйствіе и самые шары f. Вслѣдствіе этого принимаютъ въ разсчетъ вѣсъ безконечнаго винта v, вычисляя уголъ противовѣса p, ибо онъ долженъ также уравновѣшивать этотъ винтъ.

Ясно видно, что грузъ противовѣса можетъ двигаться по рычагу и крѣпиться посредствомъ своего нажимнаго винта, на какомъ угодно разстояніи отъ центра вращенія. Это расположеніе позволяетъ разнообразить скорость регулятора и машины, и получать точно требуемое число оборотовъ.

Выгода эта и есть особенность системы регулятора съ скрещенными рычагами и распорными тягами, и ея не существуетъ въ регуляторахъ съ двумя центрами и съ нескрещенными тягами.

5) Для того, чтобы вычисленіе рычага противовѣса было легко и вѣрно, и чтобы равновѣсіе было всегда постоянно во всѣхъ положеніяхъ, необходимо, чтобы добавочный грузъ и усиліе регулятора на органъ, который дѣйствуетъ на паръ, передавалось въ постоянномъ отношеніи; это то и заставило гг. Фарко скрестить распорныя тяги, также, какъ и рычаги, потому что это постоянное отношеніе имѣетъ мѣсто, для всѣхъ положеній, только тогда, когда длина $mn = nm^2$ (чер. 1), а что точки m и m^2 находятся на одномъ и томъ же вертикалѣ въ этомъ можно удостовѣриться, сдѣлавъ вычисленіе.

Это расположеніе даетъ самое легкое вычисленіе для угла рычага противовѣса и позволяетъ регулятору оказывать постоянное дѣйствіе, во всѣхъ положеніяхъ, на безконечный винтъ v, дѣйствующій на стержень отсѣчки, какъ во всѣхъ машинахъ Фарко. Безконечный винтъ этотъ дѣйствуетъ обыкновенно, какъ зубчатая полоса; машинистъ вертитъ его только для того, чтобы сообщить небольшое колебаніе, смотря по работѣ, на циферблатѣ отсѣчки, когда пускаетъ машину въ ходъ.

Видно, что противовѣсъ p находится болѣе въ среднемъ положеніи, чѣмъ въ крайнихъ, и замѣняетъ такимъ образомъ разности длины регулятора; плечо же рычага, которое приподнимаетъ безконечный винтъ, оставаясь всегда постояннымъ отъ дѣйствія направляющаго круга V, дѣйствуетъ на кулакъ u (чер. 1).

6) Разсматривая центробѣжныя силы, каждой части системы, такъ устроенной, видно, что распорныя тяги и рычаги регулятора имѣютъ перемѣнное центробѣжное дѣйствіе, въ различныхъ положеніяхъ, по мѣрѣ ихъ отдаленія, болѣе или менѣе большаго.

Въ самомъ дѣлѣ, часть этой системы находитя то на одной сторонѣ, то на другой, въ отношеніи оси вращенія, и это то измѣняетъ направленіе его центробѣжнаго дѣйствія.

Ясно, что максимумъ суммы центробѣжныхъ силъ для той же угловой скорости соотвѣтствуетъ высшему положенію шаровъ, или ихъ наибольшему отдаленію; минимумъ же суммы центробѣжной силы соотвѣтствуетъ низшему положенію шаровъ.

Отсюда слѣдуетъ, что шары, при возвышеніи принимаютъ ускореніе, вертикально возрастающее, идя отъ нижняго къ верхнему положенію, и что это вредное дѣйствіе увеличивается также отъ инерціи массъ. Эта противодѣйствующая причина, хотя и кажется незначительною, очень важна. У гг. Фарко пропадаетъ вредное дѣйствіе, и такимъ образомъ, они получаютъ регулированіе самое удовлетворительное, уничтожая ускореніе центробѣжныхъ силъ, посредствомъ проволочной пружины R (чер. 2), которой напряженіе возрастаетъ по мѣрѣ того, какъ шары возвышаются.

Понятно, что эта пружина, упираясь на муфточку *o*, возстановляетъ равновѣсіе, потому что она уничтожаетъ вредное ускореніе центробѣжной силы, противною силою, которая увеличивается еще въ то же время.

Пружину эту, понуждающую уничтожать ускореніе центробѣжной силы въ различныхъ положеніяхъ, вычисляютъ; но такъ какъ она болѣе необходима для уничтоженія дѣйствія инерціи, то полезнѣе дѣлать ее болѣе сильною, нежели слабою.

Теперь, когда извѣстны начала, на которыхъ основанъ этотъ регуляторъ, опишемъ, въ деталяхъ, расположеніе особенностей его устройства и приспособленія его къ паровой машинѣ, построенной также гг-ми Фарко и сынъ.

Описаніе регулятора.

Чер. 1 представляетъ регуляторъ, приспособленный къ паровой машинѣ, на которой показанъ наружный видъ цилиндра и вертикальные разрѣзы воздушнаго насоса и холодильника.

Чер. 2—часть регулятора, въ двойномъ масштабѣ, разрѣзаннаго вертикально по оси.

Чер. 3 означаетъ расположеніе клапана, приложеннаго къ выпускной трубѣ отъ пароваго цилиндра, чтобъ прекращать по желанію охлажденіе.

Общее расположеніе. Мы дадимъ только краткое описаніе машины, потому что она не многимъ отличается отъ прочихъ паровыхъ машинъ. Цилиндръ заключенъ въ оболочку, отлитую съ каналами для ввода, распредѣленія и выпуска пара. Тутъ же входитъ въ ци-

линдровую оболочку вводная паровая труба, откуда паръ, каналомъ, входитъ въ распредѣлительную коробку. Клапанъ расположенъ внутри канала, для того, чтобы впускать или прекращать впускъ пара въ распредѣлительную коробку; имъ управляютъ снаружи, дѣйствуя маленькой рукояткой. Паръ, послѣ своего дѣйствія на поршень, стремится по трубѣ къ одному концу цилиндрическаго холодильника; кранъ инжекціи выбрасываетъ воду на перегородку съ отверстіями, находящуюся внутри холодильника, по всей его длинѣ. Вода и охлажденные пары всасываются поршнемъ воздушнаго насоса, который сообщается съ другимъ концомъ холодильника трубою, соединяется съ ящикомъ, отлитымъ вмѣстѣ съ цилиндромъ воздушнаго насоса, и снабжается всасывающими клапанами. Отливные клапаны находятся на чугунной doскѣ, которая будучи отлитая вмѣстѣ съ трубнымъ отверстіемъ, чрезъ которое охлажденная вода выливается, служитъ основаніемъ теплаго ящика.

Спабжающая помпа, отлитая вмѣстѣ съ цилиндромъ воздушнаго насоса, приводится въ движеніе одной и той же тягой, которой дѣйствуетъ и штокъ, посредствомъ соединительнаго болта. Помпа беретъ воду изъ теплаго ящика чрезъ трубу и накачиваетъ воду въ котелъ по трубѣ.

Когда имѣютъ недостатокъ въ водѣ, или по какой нибудь другой причинѣ захотятъ уничтожить охлажденіе, то гг. Фарко устраиваютъ особый выходъ пара изъ цилиндра, какъ показано на чер. 3, такимъ образомъ, что паръ можетъ или входить въ холодильникъ по трубѣ T или вылетать прямо по трубѣ T'. Въ первомъ случаѣ клапанъ S долженъ закрывать отверстіе *S'* (какъ показано на чер. 3), а во второмъ случаѣ—отверстіе *S*.

Видно, что открывать одно или другое отверстіе можно помощію ручнаго маховика S', находящагося на концѣ винтоваго штока, соединеннаго съ клапаномъ.

Вмѣстѣ съ оболочкой пароваго цилиндра отлиты два прилива; на нихъ поставлены двѣ колонны G, которые двумя арками *g* и *g'* поддерживаютъ вертикальный валъ регулятора и одну часть механизма передаточнаго движенія, посредствомъ вала H, дѣйствующаго двумя зубчатыми колесами; одно изъ нихъ заклепано на движущемъ валѣ отъ маховика, которому это движеніе передается, сперва колесами *h* и *h'*—наклонному валу H', потомъ колесами *i* и *i'*—главному валу I регулятора.

Регуляторъ. Валъ его сдѣланъ изъ пустой желѣзной трубы (чер. 2.), насаженной нижнею частію на конецъ вала I', гдѣ вращается въ гнѣздѣ, а верхняя часть скрѣплена заклепками съ кованой тягою

рамы I^2 въ которую проходятъ скрещенные рычаги I' уравнителя. Рычаги эти прикрѣплены къ маленькой поперечинѣ, которая срединой надѣвается на верхъ штока, выше рамы I^2; два конца поперечины оканчиваются скобами *m*, въ которые соединены болтами концы скрещенныхъ рычаговъ I, а къ другому концу этихъ рычаговъ прикрѣплены шары *f*. Скрещенные рычаги соединяются съ муфточкой *o'* помощію скрещенныхъ распорныхъ тягъ I', соединенныхъ въ точкахъ *n* и m^2.

Рычаги и тяги составлены такъ, что длины *mn* непремѣнно равны длинамъ тягъ, и во всѣхъ положеніяхъ регулятора вертикальные линіи, проведенныя изъ центровъ *m* и *m'*, проходятъ чрезъ нижнія точки m^2 соотвѣтствующихъ тягъ.

Верхняя муфточка *o'* соединена съ такою же нижнею *o* желѣзнымъ штокомъ j, помѣщенною внутри пустой I, составляющей вертикальный валъ уравнителя. Чрезъ соединеніе съ верхней муфточкой, муфточка *o'* управляетъ вводомъ пара въ цилиндръ, посредствомъ средняго рычага K и вертикальнаго штока K' на стержень отсѣчки, заключеннаго въ распредѣлительной коробкѣ B. Рычагъ K неравноплечій, точка опоры его находится на вилкѣ *k*, которая прикрѣплена къ одной изъ колоннъ G; малое плечо обхватываетъ муфточку *o* и состоитъ изъ двухъ штукъ, которыя могутъ входить одна въ другую, такимъ образомъ, что позволяютъ достаточно удлиняться, въ случаѣ крайняго наклоненія рычага. Большое плечо также соединяется со штокомъ, который дѣйствуетъ на распредѣлитель пара съ помощію безконечнаго винта *v*, зацѣпляющаго за зубчатую полуокружность круга. Штокъ этотъ имѣетъ только вертикальное движеніе, а безконечный винтъ дѣйствуетъ на колесо только какъ зубчатая полоса. Кругъ помѣщенъ на валикѣ, который проходитъ чрезъ нажимную втулку, въ центрѣ крышки распредѣлительной коробки, а какъ онъ соединенъ со стержнемъ отсѣчки, то и движется вмѣстѣ съ кругомъ. Чтобы знать точно положеніе стержня, а слѣдовательно степень отсѣчки пара въ цилиндрѣ, достаточно посмотрѣть на полуциферблатъ, раздѣленный по кругу на цифры, соотвѣтствующія ширинѣ размаха качанія стрѣлки, плотно прилегающей къ центру. Другой конецъ стрѣлки прикрѣпленъ къ крышкѣ распредѣлительной коробки, а средина сдѣлана мѣдной трубочкой, надѣтой на штокъ; чрезъ отверстіе, продѣланное въ трубочкѣ, проходитъ безконечный винтъ, и такимъ образомъ можно свободно задѣвать за зубчатый кругъ.

Когда машинистъ пускаетъ машину въ ходъ, онъ дѣйствуетъ прямо на безконечный винтъ, вращая его ручнымъ маховикомъ на число оборотовъ достаточное для того, чтобы поставить стержень отсѣчки

такимъ образомъ, чтобъ сообщить небольшое движеніе, смотря по работѣ. Нижній конецъ штока, соединенный съ кулакомъ, постоянно въ соприкосновеніи съ плечомъ (согнутымъ по кривизнѣ направляющаго круга) рычага. Рычагъ качается свободно на болтѣ, а на его прямое плечо надѣвается противовѣсъ, который можно закрѣпить на какой угодно точкѣ, по его длинѣ, помощію нажимнаго винта. Противовѣсъ назначенъ уравновѣшивать вѣсъ штока, а сохраняя согнутый рычагъ въ соприкосновеніи съ кулакомъ,—регулировать дѣйствіе прибора, позволяя опредѣлять точно число оборотовъ.

Пружина, которая обхватываетъ ось вращенія регулятора, закрѣпляется къ одному концу этой оси кольцомъ, а другимъ къ муфточкѣ, такимъ образомъ, что можетъ возвышаться и понижаться вмѣстѣ съ нею, а слѣдовательно представляетъ сопротивленіе самое большее, по мѣрѣ того, какъ шары поднимаются, дабы замѣнить противодѣйствующее вліяніе, производимое ускореніемъ центробѣжной силы въ верхнихъ положеніяхъ шаровъ.

Этотъ регуляторъ, какъ читатели могутъ судить по предшествовавшему описанію, отличается отъ параболическихъ регуляторовъ или двухцентровыхъ:

1) По законамъ опредѣленія центровъ.

2) По скрещеннымъ распорнымъ тягамъ, которыя позволяютъ передавать и снова принимать дѣйствіе въ постоянномъ отношеніи.

3) По рычагу движущаго противовѣса и направляющей, которая поправляетъ дѣйствія центровъ и радіусовъ-векторовъ и позволяетъ сверхъ того точно опредѣлять число оборотовъ.

4) Чрезъ прибавленіе пружины, уничтожающей ускореніе центробѣжной силы.

Эти различныя части регулятора необходимы, чтобы достигнуть постояннаго равновѣсія во всѣхъ угловыхъ положеніяхъ шаровъ, и составляютъ простую систему, достаточно прочную, потому что самый регуляторъ составленъ только изъ связныхъ штоковъ, которыхъ длина постоянна.

Обширное дѣйствіе этого регулятора позволяетъ ему мгновенно измѣнять силу машины отъ минимума къ максимуму, такъ сказать отъ нуля до цѣлаго принятія полнаго давленія, въ продолженіе всего хода поршня; только при этихъ исключительныхъ условіяхъ регуляторъ можетъ дѣйствительно быть полезенъ въ плющильныхъ машинахъ, или другихъ приборахъ различныхъ работъ.

Регуляторъ этотъ приспособленъ уже болѣе чѣмъ къ 70 машинамъ, изъ которыхъ многія дѣйствуютъ около четырехъ лѣтъ, не имѣя нужды ни въ какихъ исправленіяхъ.

И. Лежуанъ.

ЦАРСКОСЕЛЬСКАЯ ФЛОТИЛІЯ.

Въ югозападной части царскосельскаго парка, занимая пространство въ окружности около двухъ верстъ, раскинулось озеро. Искусство и капризъ природы совокупно образовали этотъ водяной басейнъ. Его отлогіе берега повсемѣстно окаймлены великолѣпною зеленью, а прибрежье обрамлено непрерывною песчаною, широкою дорожкою, бѣгущею мѣстами среди деревьевъ, мѣстами открытою на озеро, которое небольшимъ, короткимъ проливомъ дѣлится на двѣ части: большую и малую. Изъ нихъ послѣдняя представляетъ незначительное водное пространство, а потому въ нашемъ очеркѣ и не будетъ играть роли, и все, что скажемъ ниже, относится собственно къ первой.

Съ любой точки берега, видъ на это озеро восхитителенъ. Пріятно-изумленному взору представляется не одна широкая, безграничная даль воднаго пространства, наводящая подчасъ грусть и раздумье... нѣтъ, на озерѣ много разнообразія, развлекающаго пытливаго наблюдателя, и пищи для поклонника изящнаго во всѣхъ его многостороннихъ оттѣнкахъ и олицетвореніяхъ. Вотъ островокъ, случайно расположившійся въ нѣсколькихъ шагахъ отъ каменной небольшой пристани (о которой скажемъ въ своемъ мѣстѣ), осѣненный деревьями, испещренный кустами, не великъ, всего сажень сорокъ, но очень живописенъ. Это старинное жилище кроликовъ, боязливыхъ обитателей сада. Въ сосѣдствѣ съ нимъ, къ югозападу, красуется другой, большой островъ; его величина довольно значительна: 189 сажень кругомъ; на немъ выстроенъ обширный павильонъ, съ залою внутри; эта своего рода бесѣдка-гигантъ, правильнѣе—домъ, замаскированный густыми почтенными деревьями, служитъ пріятнымъ убѣжищемъ въ знойный день и нерѣдко тамъ раздаются звуки музыки. Прямо на сѣверъ отъ этого острова, на матеромъ берегу, близъ окраины озера, вырѣзываются въ воздухѣ и блестятъ позолотой: крыша, куполъ и мина-

ретъ, восточнаго стиля. Это восточная баня, роскошно отдѣланная.

Мы сказали выше, что озеро отдѣляетъ отъ себя небольшое пространство воды, соединенное съ главною частью узкимъ проливомъ; черезъ это-то соединеніе перекинутъ великолѣпный гранитный мостъ, изящно выложенный мраморомъ и украшенный художественною колоннадою. Почти на серединѣ воднаго пространства большаго озера, на гранитномъ пьедесталѣ, возвышается бѣлая, мраморная колонна, увѣнчанная изображеніемъ орла, символа: быстроты, силы и отваги. Это приличный памятникъ, говорящій позднему потомству о морскихъ побѣдахъ, одержанныхъ графомъ Орловымъ-Чесменскимъ. Подножіе памятника съ четырехъ сторонъ покрыто большими мраморными досками; на трехъ изъ нихъ, вызолоченными буквами подробно описаны подвиги графа и его сподвижниковъ въ екатерининскую турецкую войну, а на четвертой—рельефное бронзовое изображеніе трехдневнаго чесменскаго боя.

Отъ восточнаго зданія, что на берегу большаго озера, характеръ мѣстности принимаетъ гористое или правильнѣе, нѣсколько возвышенное положеніе; почва мѣстами усѣяна волнообразными холмами, по ней, между деревьевъ, кустовъ и цвѣточныхъ клумбъ, прихотливыми извилинами, бѣгутъ къ сѣверо-востоку дорожки, оканчивающіяся описаннымъ нами мостомъ, перейдя который, вы будете близъ дворцовой террасы. Здѣсь, во время пребыванія Императорской Фамиліи въ Царскомъ селѣ, ежедневно лѣтомъ въ 7 часовъ вечера, а осенью съ двухъ часовъ по полудни, играютъ два хора музыкантовъ, полковъ: кирасирскаго имени Его Величества и лейбъ-гусарскаго. Склоняясь далѣе отъ сѣвера къ востоку, по аллеѣ, идущей кругомъ озера, васъ встрѣчаетъ на берегу каменная пристань, украшенная двумя вылитыми изъ бронзы гладіаторами. Нѣсколько отступя отъ берега и подавшись еще къ востоку, расположенъ великолѣпный гротъ. Тутъ мѣстность стелется небольшимъ лугомъ, группы девевьевъ и кустовъ, раскинувшись позади и съ боковъ грота, открываютъ къ серединѣ озера все пространство воднаго бассейна, представляя чудный видъ.

На противуположномъ берегу рисуется зданіе готической архитектуры, надъ которымъ развѣвается адмиралтейскій флагъ; это такъ называемая «Голландія»—морской арсеналъ царскосельской флотиліи, хранилище воднаго хозяйства, всѣхъ морскихъ прелестей, составляющихъ, по нашему убѣжденію, *суть* украшенія озера. Объ этомъ-то хозяйствѣ мы намѣрены сказать нѣсколько словъ, не безъ увѣренности, что онѣ не будутъ лишены интереса даже и для тѣхъ, кому чужды морскія тайны.

Около середины озера, а иногда и въ разныхъ его частяхъ, живописно располагаются на якоряхъ гребныя парусныя суда, всѣ вообще изящной отдѣлки, а нѣкоторыя очень хорошихъ морскихъ качествъ. Вотъ два осьми-весельные катера,—одинъ изъ нихъ вооруженъ латинскими парусами, другой шкуной. Парусный калифорнскій ботъ, носящій названіе «Шквалъ», нѣчто въ родѣ плота, которому дана фигура полупалубнаго бота; по своей конструкціи, онъ способенъ плавать на мѣстахъ мелководныхъ и по рѣкамъ; образованіе подводной части плоское, носъ и корма одинаковые, отъ воды нѣсколько приподняты. Хорошія качества этого бота и изящная отдѣлка, дали ему названіе *льва*, въ средѣ прочихъ судовъ царскосельской флотиліи. Углубленіе его небольшое: 1 ф. $6^1/_2$ д., при длинѣ 22-хъ ф. и ширинѣ 7 ф. Эта послѣдняя, равняясь одной трети всей длины, доставляетъ хорошую остойчивость. Пурусное вооруженіе подобно тендерскому, но бушпритъ «Шквала» постоянный, а гротъ нижней шкаториной шнуруется къ гику, точно такъ, какъ это было сдѣлано на американской яхтѣ «Проблема», въ свое время невстрѣчавшей соперниковъ. Плоскій очеркъ подводной части, конечно, долженъ увеличивать дрейфъ ботика, при косыхъ курсахъ, но это вполнѣ отвращено, устроеннымъ въ срединѣ его выдвижнымъ килемъ (шверцъ), а малое углубленіе, и при самомъ слабомъ вѣтрѣ, даетъ превосходный ходъ, которому также способствуетъ громадная парусность (относительно величины бота), сшитая изъ тонкаго фламскаго полотна. Руль, въ нижней своей части, несравненно шире обыкновенно употребляемыхъ, а потому дѣйствуетъ могущественно и вмѣстѣ съ малою длиною и шверцемъ, значительно ограничиваетъ циркуляцію при поворотахъ, что во время лавировки, въ тѣсномъ мѣстѣ, очень выгодно. Ботикъ—собственность Великаго Князя Алексія Александровича. Онъ построенъ при кронштадтскомъ шлюпочномъ мастерствѣ въ 1863 году, мастеромъ Александровымъ. Разнообразный цѣнный матеріалъ лучшаго качества: пальма, ясень, орѣхъ, красное дерево, мѣдь и проч.—щедро и со вкусомъ употреблены въ отдѣлку. Вотъ еще два осьмивесельные катера,—одинъ снабженъ тендерскою парусностію: «Лебедь»; другой, «Альбатросъ»,—латинскими парусами; эти два построены въ с.-петербургскомъ портѣ. Теперь скажемъ нѣсколько словъ о ботикѣ-тендерѣ, употребляемомъ англійскими лоцманами. Онъ имѣетъ треугольный гротъ, безъ гафеля, нижняя шкаторина паруса шнуруется къ гику. Но, къ сожалѣнію, качества его вышли не вполнѣ удачны: онъ обладаетъ очень небольшой остойчивостію, тогда какъ оригиналы, по которымъ выстроенъ ботъ, превосходны

во всѣхъ отношеніяхъ; причину этому надо отнести къ непропорціональной длинѣ мачты тендера и ея толщинѣ, что, впрочемъ, всегда можно поправить. Относительно же отдѣлки и видимой правильности рангоута и красоты пригонки парусовъ, на всѣхъ судахъ флотиліи, вполнѣ можно сказать, что все сдѣлано съ знаніемъ дѣла и съ изяществомъ въ морскомъ смыслѣ, завлекательно дѣйствующихъ не на одного моряка, но и на всякаго, сочувствующаго морскому.

Сказавъ такъ немного объ этихъ судахъ, почти постоянно и въ полномъ вооруженіи украшающихъ воды озера, заманивающихъ и вызывающихъ на морскую прогулку, мы далеко не перечислили полнаго состава царскосельской флотиліи.

Чтобы познакомиться съ другими судами и съ нѣкоторыми морскими диковинками, здѣсь собранными, мы попросимъ желающаго подойдти къ такъ называемой «большой пристани», расположенной противъ малаго кроличьяго острова. Отъ нея до «Голландіи», на пространствѣ пятидесяти сажень по берегу, утверждены небольшія деревянныя стойки съ надписью на каждой рода судовъ; къ этимъ стойкамъ привязаны различныхъ конструкцій и странъ мелкія гребныя суда. На первомъ планѣ, легкая осьми-весельная гичка, собственность Великаго Князя Алексія Александровича; она выстроена въ Або для яхты «Забава»; еще гичка рѣчная, «Касатка», вся изъ краснаго дерева, пріобрѣтена въ Петербургѣ на выставкѣ русскихъ мануфактурныхъ произведеній; построена на охтѣ вольнымъ мастеромъ Дребезговымъ.

Іюня 30-го 1863 года, она участвовала на гонкѣ гребныхъ судовъ с.-петербургскаго рѣчнаго яхтъ-клуба. И если «Касатка» не выиграла приза, отставши отъ своихъ соперницъ на двух-верстномъ разстояніи сажень на десять, то эту неудачу мы относимъ къ возрастающему совершенству новѣйшаго судостроенія (чему истинно радуемся) и отчасти тому, что въ началѣ состязанія у загребнаго выскочило весло изъ уключины и потомъ тоже послѣдовало съ другимъ гребцомъ при заворотѣ около бакана, ограничивающаго первый конецъ гоночной дистанціи. Эти два случая, повидимому нѣсколько уронившія достоинства гички, по нашему убѣжденію, еще не доказываютъ, что она неспособна быстро ходить. И еще, какъ намъ кажется, неудача произошла отъ того, что подготовка гребцовъ велась поспѣшно, самонадѣянно; заняться греблей и свести ее до возможнаго согласія, можетъ быть, не имѣли времени, или въ этомъ случаѣ, какъ говорится, напроломъ, до того даже, что съ утра, наканунѣ самой гонки, «Касатка», въ теченіе цѣлаго дня, съ греб-

цами, которые должны были состязаться, безпрестанно, за какими-то неизвѣстными надобностями, сновала по всѣмъ направленіямъ невскихъ притоковъ, гребя, конечно, каждый разъ во всю силу...Не утомило-ли это преждевременно гребцовъ? Но намъ возразятъ, что на второй гонкѣ с.-п. рѣчнаго яхтъ-клуба, происходившей 4 августа 1863 года, призъ выиграла гичка «Нева» съ гребцами «Русалки», дѣлавшими въ одну гонку третій рейсъ. Это очень понятно и доказываетъ только явное превосходство гребцовъ, пріученныхъ къ одному и тому же, т. е. дѣйствовать веслами продолжительное время, съ равнымъ усиліемъ, а слѣдовательно, и не можетъ давать *точной* оцѣнки *собственнымъ* качествамъ шлюпки.

Кромѣ двухъ гичекъ, о которыхъ мы упомянули, видимъ здѣсь пять двух-весельныхъ яла: «Чайка», построенъ въ Кронштадтѣ, принадлежитъ Великому Князю Александру Александровичу; «Рыбка», изящное произведеніе шлюпочнаго искусства, часто употребляется лично Государемъ Императоромъ, для переѣзда черезъ озеро, причемъ Великіе Князья бываютъ гребцами; онъ весь изъ краснаго дерева, собственность Великаго Князя Алексія Александровича. На этомъ яликѣ, кромѣ обыкновенныхъ веселъ, постоянно находятся, особенно сдѣланныя, маленькія весла для Великой Княжны Маріи Александровны, почти ежедневно, въ хорошую погоду, сопутствующей Государю въ прогулкахъ по озеру. Подобныхъ «Рыбкѣ», но менѣе роскошныхъ яликовъ, еще три: «Щука», «Окунь» и «Ершъ». Тутъ же находятся четыре маленькія двойки, тузы и тузики, какъ ихъ называютъ на собственномъ нарѣчіи моряковъ: «Звѣздочка», Великой Княжны Маріи Александровны; «Цыпка», Великаго Князя Николая Константиновича: двойка-тузъ, «Крошка», и самыхъ микроскопическихъ размѣровъ «Малютка», состоящая въ должности черно-рабочей шлюпки. Всѣ онѣ построены въ с.-петербургскомъ портѣ.

По своей конструкціи и тщательной отдѣлкѣ, суда эти представляютъ образцы, достойные подражанія. Изъ числа этихъ осьми яликовъ, первые пять имѣютъ парусность: шпрюйтовный гротъ и фокъ-стаксель. Рангоутъ и паруса на нихъ соразмѣрны и хорошо пригнаны, наружная отдѣлка отличная, какъ вообще на всѣхъ судахъ царскосельской флотиліи, но намъ кажется, что кронштадтская постройка нѣсколько щеголеватѣе и легче петербургской.

Между этими обще-извѣстными произведеніями шлюпочнаго дѣла, мы встрѣчаемся и съ чужеземными оригиналами и ихъ копіями, имѣющими исключительное назначеніе для извѣстныхъ мѣстностей; такъ среди представителей европейскаго искусства, является произ-

веденіе востока: турецкій шести-весельный каикъ, изъ Константинополя. Съ береговъ Тихаго океана—семи-весельная индѣйская пирога, съ балансиромъ. Двух-весельная венеціянская гондола, построенная въ Россіи, по оригиналу, принадлежавшему Его Высочеству Генералъ-Адмиралу, но отъ времени пришедшему въ ветхость. И какъ противуположность, возлѣ интересной, легкой шлюпки, плавающей по лагунамъ, нѣкогда могущественной морской державы, расположилось неуклюжее китайское созданіе: *сампанго* (*), съ крышей изъ листовъ вѣерообразной пальмы, что придаетъ ей фигуру, напоминающую русскую зимнюю кибитку. Этотъ тяжелый, безобразный для просвѣщеннаго глаза, раскрашенный кузовъ, управляется съ кормы однимъ весломъ, утвержденнымъ на болтѣ. Весломъ дѣйствуетъ одинъ человѣкъ, посредствомъ короткаго конца веревки, прикрѣпленной къ рукояткѣ весла. Такимъ образомъ,—это единственное средство, сообщающее уродцу поворотливость и ходъ, конечно очень незначительный и вполнѣ подчиненный искусству дѣйствующаго весломъ. Далѣе, два представителя финляндскаго шлюпочнаго строенія: финка и сойминка, пріобрѣтенныя, первая въ шхерахъ, Его Высочествомъ Цесаревичемъ,—а вторая на озерѣ Еймо для Великаго Князя Алексія Александровича. Финка снабжена двойнымъ комплектомъ шпрюйтовныхъ парусовъ: изъ нихъ одни безъ гика, употребляются въ свѣжій вѣтеръ, а другіе съ гикомъ, въ тихую погоду. Эти суда, въ свою очередь, иногда появляются на озерѣ въ полномъ вооруженіи, въ средѣ военныхъ гребныхъ судовъ. Также мы видимъ, то на самой пристани, то на водѣ, крошку, однолючную байдарку съ Алеутскихъ острововъ; шпангоуты ея выдѣланы изъ тонкихъ древесныхъ сучьевъ, обтянутыхъ моржевою кожею; она прислана Свиты Его Императорскаго Величества контръ-адмираломъ Поповымъ, съ острововъ Тихаго океана. Съ байдаркой вмѣстѣ доставлены и остроги алеутовъ, употребляемыя ими на рыбной ловлѣ и состоящія изъ пикъ, острые наконечники которыхъ сдѣланы изъ кости или изъ камня.

Вотъ еще два гостя, недавно прибывшіе съ береговъ Волги: кусовая лодка съ парусами, употребляемая въ Каспійскомъ морѣ для рыбнаго промысла, и гражданинъ Волги, выдолбленный изъ цѣльнаго куска осиноваго дерева, челнокъ (тяжесть его не превышаетъ 14 фунтовъ); своеобразной, незатѣйливой, древней формой, онъ напоминаетъ эпоху младенчества судостроенія, а оригинальностію еще болѣе возвышаетъ изящность и красоту современныхъ плавучихъ

(*) *Шампанька*—какъ обыкновенно называютъ этотъ родъ лодокъ наши офицеры и матросы на мѣстѣ въ Китаѣ. *Ред.*

щеголей. Но нехитрому издѣлію русскаго топора вполнѣ должно отдать дань справедливости; онъ на гонкѣ, устроенной на царскосельскомъ озерѣ, 31 августа 1863 года, получилъ первый призъ и заслужилъ названіе *доблестнаго*, исправивъ такимъ образомъ недосмотръ корректора (смотр. Кронш. Вѣст. 1863 г. № 103).

Какъ исключеніе, неотносящееся прямо къ морскому дѣлу, но имѣющее съ нимъ нѣкоторую связь и составляющее одно изъ пріятныхъ занятій любителя *водяныхъ* удовольствій, представляютъ рѣчныя «лыжи». Здѣсь мы видимъ ихъ трое: двухмѣстныя, собственность Великаго Князя Наслѣдника, онѣ снабжены мачтой съ шпринтовнымъ парусомъ и стакселемъ, сшитыми изъ парусины краснаго цвѣта. Приспособленіе, по мѣсту плаванія, довольно удобное и, сколько намъ извѣстно, кажется, сдѣлано въ первый разъ; подобнаго встрѣчать прежде намъ неудавалось. Изъ одномѣстныхъ лыжъ, однѣ также съ оригинальнымъ устройствомъ, къ нимъ придѣланъ надъ креслами зонтикъ; принадлежатъ Великому Князю Александру Александровичу. Это новое усовершенствованіе доставляетъ комфортъ катающемуся въ знойное или дождливое время. Другія одиночныя лыжи принадлежатъ свиты Его Императорскаго Величества, контръ-адмиралу Посьету. Всѣ трое лыжей хороши и щеголевато отдѣланы. Чтобы совершенно познакомить читателя съ разнообразнымъ составомъ царскосельской коллекціи судовъ, мы упомянемъ о чрезвычайно остроумномъ изобрѣтеніи, современнаго мануфактурнаго искусства, резинковой, надуваемой воздухомъ, двойкѣ, пріобрѣтенной Императорскимъ дворомъ въ Англіи, и о спасительномъ желѣзномъ ботѣ, системы Френсиса, съ двумя воздушными ящиками, помѣщенными въ кормовой и носовой частяхъ.

Теперь позволимъ себѣ сказать нѣсколько словъ о катаньѣ на лыжахъ, упражненіи веселомъ и совершенно безопасномъ на тихой водѣ въ рѣкахъ, прудахъ, и по озерамъ. Лыжи также могутъ служить для недальнихъ посылокъ, на хорошо закрытыхъ рейдахъ: для сношеній съ судами или берегомъ, у котораго расположена эскадра, не требуя для управленія болѣе одного человѣка.

Какъ средство сообщенія на водѣ, лыжи очень удобны; гребля на нихъ неутомительна и легче шлюпочной. Напримѣръ, гдѣ надобно вдоль берега пройдти большое разстояніе, удобнѣе переплыть его на лыжахъ; дѣйствуя весломъ, почти не будешь чувствовать усталости, пѣшій же способъ переправы, если дорога неудобная, въ высшей степени труденъ. По этимъ причинамъ, въ портахъ лыжи давно извѣстны и употребляются иногда (какъ экипажи на берегу) офицерами для переѣздовъ по кронштадтскому и свеаборг-

скому рейдамъ. Сверхъ того, въ средѣ развлеченій, съ недавняго времени, плаванье на лыжахъ принято любителями въ кругъ нелишенныхъ занимательности забавъ, подобныхъ катанью по льду на конькахъ и другимъ пріятнымъ и легкимъ гимнастическимъ упражненіямъ, благотворно дѣйствующимъ на здоровье. Не только мужчины, но и принадлежащія къ полу нѣжному и прекрасному, не уклоняются отъ этого удовольствія. Намъ нерѣдко случалось видѣть на царскосельскомъ озерѣ не одну изъ дамъ, смѣло и ловко скользящихъ на лыжахъ, по гладкой поверхности тихихъ водъ; или удалившихся на середину озера, безпечно опустивъ весло, и углубленныхъ въ чтеніе.....

Съ перваго взгляда покажется очень страшнымъ, помѣстясь на комфортабельныя, но колеблющіяся кресла лыжъ, отважиться плыть надъ глубиною; на самомъ-же дѣлѣ, боязнь эта—оптическій обманъ, и только совершенная неловкость начинающаго можетъ подвергнуть неофита-пловца, комическому купанью въ полномъ костюмѣ. Но лыжи на царскосельскомъ озерѣ, по своему надежному устройству, вполнѣ гарантируютъ и отъ этой маленькой непріятности.

Приспособленіе мачтъ, парусовъ и руля къ двойнымъ лыжамъ, какъ замѣчено выше, для насъ новость. Глядя на это своеобразное парусное судно, живописно скользящее по озеру, распустивъ цвѣтныя крылья; любуясь этимъ оригинальнымъ бѣгомъ, мы думали, что приспособленіе архимедова винта съ ручнымъ двигателемъ, для движенія лыжъ вообще, быть можетъ, возможно. Полагаемъ, что подобное устройство, отклонивъ колебаніе лыжъ, производимое весломъ, откроетъ возможность каждому безбоязненно и не взявъ предварительно уроковъ, переплывать пространства тихихъ водъ.

Скажемъ еще о двухъ катерахъ, выстроенныхъ во Франціи въ г. Бордо для императорской паровой яхты «Штандартъ». Каждый изъ нихъ имѣетъ по десяти веселъ; парусность же, которою они снабжены, рѣдко встрѣчаемъ на военныхъ судахъ, хотя она очень удобна и несложна. Вооруженіе состоитъ изъ двухъ мачтъ, главная имѣетъ гикъ, простирающійся за корму, и рейковый парусъ въ видѣ трапеціи, которой шкотъ тянется на гикъ, а галсъ берется къ мачтѣ; на передней или фокъ мачтѣ, такой же рейковый парусъ, но разрѣзанный вдоль во всю вышину до рейка, представляетъ: фокъ и фокъ-стаксель. Галсы: фока, крѣпится по мачтѣ спереди; стакселя—берется на штевень.

Это несложное вооруженіе, рѣдко встрѣчаемое на гребныхъ судахъ военнаго флота, выгодно тѣмъ, что не требуетъ много рукъ и

времени для приготовленія шлюпки къ катанью и очень удобно въ отношеніи управленія. Штандартскіе катера обыкновенно находятся у деревянной пристани, устроенной противъ «Голландіи», о которой теперь время сказать нѣсколько словъ.

Названіе *Голландія* съ петровскихъ временъ сдѣлалось техническимъ выраженіемъ на языкѣ моряковъ. Такъ, находящееся въ Петербургѣ, близъ новаго адмиралтейства, морское учрежденіе, гдѣ производилось строеніе небольшихъ палубныхъ и всякаго рода гребныхъ судовъ и расположены магазины, для храненія морскаго имущества, и по нынѣ сохранило данное ей державнымъ преобразователемъ названіе: «Новая Голландія». Поэтому вообще мѣстности, иногда обнесенной каналомъ, какъ петербургская, и назначенной для выполненія морскихъ построекъ, храненія судовъ, заключающей магазины, и т. п. даютъ это названіе. Голландія въ царскосельскомъ паркѣ неокружена каналомъ, но, имѣя одно изъ выше объясненныхъ назначеній, есть готическое зданіе, расположенное близъ окраины озера, служитъ ему морскимъ арсеналомъ, казармою для нижнихъ чиновъ нестроевой полуроты гвардейскаго экипажа и квартирою завѣдывающаго водянымъ царскосельскимъ хозяйствомъ.

Въ верхнемъ этажѣ Голландіи устроенъ обширный залъ, изъ оконъ котораго представляется живописный видъ на лучшую окрестность парка, дворецъ и озеро.

Обратимъ теперь вниманіе на внутренность магазина, расположеннаго въ нижнемъ этажѣ зданія. Это довольно обширное помѣщеніе; на первомъ планѣ, противъ самаго входа, красуется великолѣпная пирамида, составленная изъ различныхъ мореходныхъ инструментовъ: почти всѣхъ системъ компасы, лаги, лоты, барометры, термометры, морскія зрительныя трубы и проч. представляютъ изящный рисунокъ. Песочные часы (по морскому склянки), обыкновенные часы и другіе морскіе инструменты и проч. т. п. здѣсь расположены симетрически. Тутъ же находится почтенной величины бронзовый колоколъ, звучный бой котораго, разносясь въ воздухѣ каждые полчаса, извѣщаетъ о времени по морскому обычаю. Далѣе, въ углубленіи магазина, по сторонамъ, возлѣ стѣнъ, покоются два ветерана екатерининскихъ временъ,—раззолоченные и тщательно сохраняемые трешкоуты, большія гребныя суда. Ихъ конструкція, заимствованная отъ голландцевъ, подобна тѣмъ корабельнымъ ботамъ, которые употреблялись въ петровскую эпоху; они хранятся какъ рѣдкость, напоминая зародышъ развитія судостроенія въ Россіи.

Все необходимое для флотиліи, какъ то: мачты, весла, гребки, отпорные крючья и уключины; шлюпочные уборы: ковры, зонты,

тенты и проч. живописно и съ знаніемъ дѣла, размѣщены въ разныхъ частяхъ магазина.

Опрятное, приличное и систематическое расположеніе всего хранящагося въ магазинѣ Голландіи, красивыя суда съ развѣвающимися флагами, картинно покрывающія озеро, привлекаютъ къ его берегамъ ежедневно многочисленную, избранную публику.

Множество лицъ разнообразныхъ званій, пола и наклонностей, раздѣляющихъ морскія забавы или любующихся ими съ царскосельской пристани, живо напоминаютъ намъ графскую (екатерининскую) въ Севастополѣ....А кому неизвѣстно, какъ послѣдняя, въ былое время, могущественно способствовала укоренію въ черноморцахъ морскаго направленія. Какъ и здѣсь, тамъ тоже публика постоянно сновала на широкой лѣстницѣ, замѣняющей пристань. Военныя шлюпки судовъ севастопольскаго флота, щегольски оснащенныя и ловко управляемыя, соблазнительнымъ катаньемъ по рейду привлекали сочувствіе любопытныхъ массъ, развивая тѣмъ охоту къ морскому дѣлу.

Царскосельская флотилія служитъ нетолько украшеніемъ озера, но и готова для практическаго употребленія во всякое время и при всякомъ вѣтрѣ. Очень нерѣдко мы видимъ устроиваемыя на озерѣ морскія эволюціи—маневры, съ соблюденіемъ тактическихъ правилъ, которыми обыкновенно руководствуются суда военнаго флота. Эта разумно-потѣшная эскадра, какъ настоящій военный флотъ, снабжена дневными и ночными сигналами. Первая система основана на пяти флагахъ четырехугольныхъ и двухъ трехугольныхъ. Четырехугольные, для подъема, остроплены по всѣмъ своимъ сторонамъ, и такимъ образомъ одинъ флагъ даетъ четыре значенія, а во взаимномъ сочетаніи и съ присоединеніемъ, по надобности, трехугольныхъ флаговъ, можно этимъ способомъ сдѣлать сорокъ девять нумеровъ или значеній, что̀ достаточно удовлетворяетъ требованіямъ маневровъ и нѣкоторыхъ другихъ надобностей. Но здѣсь неудовлетворяются одними дневными сигналами; по захожденіи солнца, нѣкоторыя требованія и приказанія передаются посредствомъ фонарей четырехъ цвѣтовъ: малиноваго, зеленаго, краснаго и бѣлаго. Изъ нихъ три первые, подымаемые отдѣльно или вмѣстѣ, даютъ пятнадцать нумеровъ сигналовъ; бѣлый означаетъ отвѣтъ на сигналъ. Распоряженія, дѣлаемыя ночными сигналами, передаются съ флагштока, находящагося на геркулесовской лѣстницѣ во дворцѣ.

До 1860 года, на судахъ, составляющихъ царскосельскую флотилію, было не въ обычаѣ употребленіе парусовъ; гребныя суда запоздалой конструкціи, хотя опрятныя, но далеко не изящныя, скромно сиротѣли среди озера и около его пристаней.

Всѣ перемѣны и назначенія, и выборъ новыхъ судовъ, дѣлались подъ руководствомъ и по указаніямъ состоящаго при Великомъ Князѣ Алексіѣ Александровичѣ, контръ-адмирала Посьета. При этомъ, какъ мы слышали, адмиралъ имѣлъ въ виду собрать на озерѣ, съ разрѣшенія Государя Императора, образцы гребныхъ судовъ, употребляемыхъ разными народами, на различныхъ моряхъ и океанахъ. Главное морское начальство, совершенно сему сочувствуя съ полною готовностію спѣшило осуществить эту удачную мысль.

Достаточная величина озера позволяетъ изучать всѣ пріемы управленія шлюпками на веслахъ и подъ парусами. Послѣднее, по свойству мѣстности, замѣчательно въ практическомъ отношеніи. Сѣверо-восточные вѣтры, измѣняясь въ силѣ и направленіи, въ короткій промежутокъ времени и быстро,—пріучаютъ катающагося пріобрѣтать начальную практику морскаго искусства и, гарантируя безопасность, допускаютъ возможность производить различные опыты надъ гребными судами.

До 1860 года, экономическая часть была организована по старой, отжившей системѣ, т. е. суда исправлялись и ремонтировались отъ с.-петербургскаго порта. Съ преобразованіями, послѣдовавшими въ учрежденіяхъ морскаго министерства, и здѣсь старое доброе время миновало, потерпѣвъ крушеніе на тихихъ водахъ царскосельскаго озера; мы хотимъ сказать, что нынѣшними постановленіями завѣдывающій царскосельскою флотиліею черноморскій морякъ и одинъ изъ храбрыхъ защитниковъ Севастополя, лейтенантъ Ф. Ф. Титовъ поставленъ въ болѣе свободное положеніе дѣйствовать самостоятельно.

Мы уже сказали, что въ настоящее время, въ средѣ судовъ, составляющихъ разнообразную коллекцію, многія очень замѣчательны; но въ будущихъ предположеніяхъ, которыя замѣтны по сооруженіямъ, воздвигаемымъ, а въ настоящее время и уже оконченнымъ, рядомъ съ «Голландіей» и на окраинѣ берега озера, ясно обнаруживается зрѣло-обдуманная цѣль, устроить разсадникъ для выполненія образцовъ гребныхъ судовъ, при постройкѣ которыхъ можно ознакомиться со всѣми пріемами теоріи и практики кораблестроенія. Въ этихъ по-

стройкахъ нетрудно угадать мастерскія, для производства всѣхъ работъ, которыми такъ обильно морское искусство.

Новое зданіе представляетъ очень уютный и нелишенный архитектурныхъ достоинствъ, двух-этажный флигель, поставленный въ линію съ прежними строеніями. Въ верхнемъ отдѣленіи предположено устроить, въ большомъ залѣ: такелажную и парусную, и въ отдѣльной, боковой комнатѣ, расположенной отъ входа направо, чертежную съ крашенымъ плазомъ для разбивки гребныхъ судовъ. Въ нижнемъ этажѣ назначены: столярная, малярная и кузница; въ послѣдней полъ вымощенъ каменными плитами, а внутренняя сторона стѣнъ и потолокъ сплошь покрыты желѣзными листами. Въ сѣняхъ, изъ которыхъ идутъ двери въ мастерскія нижняго этажа и лѣстница на верхъ, устроены кладовыя для храненія матеріаловъ и запаснаго инструмента. Вообще расположеніе мастерскихъ комнатъ съ ихъ принадлежностями очень удобно.

Чтобы зимой и лѣтомъ сберегать суда флотиліи, настоящія и будущія, на окраинѣ берега озера устроенъ новый сарай, имѣющій наружность павильона. Въ немъ по срединѣ сдѣлана наклонная стапель, для строенія гребныхъ судовъ, а по бокамъ четыре спуска къ водѣ, для вытаскиванія шлюпокъ. Подъ крышей, на перекладинахъ, какъ мы слышали, будутъ расположены въ приличныхъ мѣстахъ блоки для подвѣшиванія и подъема гребныхъ судовъ. Все это устройство полезно и необходимо, для опрятнаго содержанія и храненія судовъ флотиліи. И ежели и есть, впрочемъ, думаемъ очень немногіе, которымъ *кажется*, что новое сооруженіе нарушаетъ гармонію общей изящности парка, то мы относимъ подобныхъ къ средѣ неполагающихъ границъ между полезнымъ и красивымъ. Всему есть мѣра и предѣлъ.

Этотъ слабый очеркъ будетъ не вполнѣ оконченъ, если не упомянуть о трехъ буерахъ, которые были выстроены въ настоящемъ году, съ цѣлью кататься на озерѣ по льду. Къ сожалѣнію, внезапно выпавшій снѣгъ на едва замерзшую воду, воспрепятствовалъ выполненію этого предположенія, тѣсно связаннаго съ морскими занятіями. Выстроенные три буера имѣютъ слѣдующія конструкціи: одинъ, обыкновенно и всюду употребляемый и, какъ полагаемъ, первообразъ своего рода, представляетъ въ планѣ фигуру продолговатаго шестиугольника; вооруженъ тендеромъ. Эта система русская, какъ ее принято называть. Другой, англичанинъ, на плоскости ватерлиніи представляетъ очеркъ элипса, также снабженъ полнымъ тендерскимъ вооруженіемъ. Но вотъ его рѣзкая особенность, руль, которымъ уп-

равляютъ спереди мачты, есть передній конекъ, которыхъ три, по направленію діаметральной плоскости. И наконецъ третій, маленькій буеръ, составляетъ плоскій треугольникъ; это—представитель Швеціи. Въ вершинѣ одного изъ угловъ, замѣняющей корму буера, вставленъ рулевой конекъ; остальные два расположены на оконечностяхъ стороны, противулежащей первому углу. Мачты буеръ не имѣетъ, парусъ гичечный, поднимается къ вершинѣ двухъ стрѣлъ, утвержденныхъ шпорами на шарньерахъ, на оконечностяхъ краспицы, соединяющей два постоянные конька.

Folliculaire.

ОТЪ РЕДАКЦІИ.

Если слуху, сообщаемому авторомъ предшествующей статьи—о намѣреніи собрать на царскосельскомъ озерѣ образцы гребныхъ судовъ, употребляемыхъ на различныхъ моряхъ и океанахъ,—суждено осуществиться, то можно надѣяться, что собраніе это послужитъ началомъ для образованія весьма интереснаго морскаго музеума. У натъ есть въ Кронштадтѣ модель-камора, въ которой можно познакомиться съ превосходными образцами почти всѣхъ новѣйшихъ судовъ нашего флота; есть модель-камора и въ Петербургѣ, гдѣ собраны обращики древняго кораблестроенія, съ самаго начала его развитія въ Россіи; но ни то, ни другое собраніе не пользуются большою извѣстностію: въ Кронштадтѣ еще заглядываютъ въ камору морскіе офицеры; въ Петербургѣ же не только не-морская публика не интересуется и не можетъ интересоваться модель-каморой, но даже и изъ моряковъ не всѣ бывали въ ней. Причину этому, разумѣется, всего ближе искать не въ равнодушіи публики, а въ отсутствіи достоинствъ модель-каморъ какъ музеумовъ, достоинствъ, которыя, заключаясь въ количествѣ, качествѣ и разнообразіи собранныхъ предметовъ, могли бы заинтересовать публику. Словомъ, мы не имѣемъ учреж-

денія, въ которомъ были бы собраны всѣ касающіеся морскаго дѣла предметы, имѣющіе-ли интересъ историческій, этнографическій или современнаго кораблестроенія и вообще морской науки.... Что же касается до гребныхъ и вообще мелкихъ морскихъ и рѣчныхъ судовъ, то, къ сожалѣнію нельзя было до сихъ поръ указать въ Россіи не только на собраніе образчиковъ этихъ судовъ, но даже и на какое бы то ни было собраніе моделей ихъ; поэтому мысль объ основаніи такого музеума въ Царскомъ селѣ, мы увѣрены, будетъ встрѣчена съ сочувствіемъ въ нашей морской средѣ. Изъ предъидущей статьи видно, что на царскосельскомъ озерѣ уже есть представители мелкихъ судовъ, собранные съ разныхъ странъ свѣта и отличающіеся болѣе или менѣе оригинальностью: тамъ есть турецкій каикъ, есть быстрая гондола, неуклюжій санпанго, финка, сойминка и даже однолючная алеутская байдарка. Наконецъ, та же статья упоминаетъ о предположеніи собрать на озерѣ и другіе образцы гребныхъ судовъ, принадлежащіе различнымъ національностямъ. Сочувствуя вполнѣ этой мысли, мы, однако, полагаемъ, что для полнаго окончанія дѣла, не слѣдовало бы останавливаться на водвореніи на озерѣ однѣхъ только иностранныхъ шлюпокъ, а собрать по возможности и всѣ оригинальные образцы, выработанные морскою и рѣчною промышленностью нашего отечества. На озерѣ есть каспійская кусовая лодка, есть и волжскій долбленый челнокъ, но они одни далеко не могутъ служить представителями нашего шлюпочнаго строенія. Въ этомъ случаѣ, не говоря уже о судахъ, плавающихъ по рѣкамъ внутренней Россіи, одно Поморье, на суровомъ сѣверѣ, представляетъ такое разнообразіе, что могло бы дать цѣлую коллекцію морскихъ прибрежныхъ и рѣчныхъ судовъ. Считаемъ не лишнимъ упомянуть здѣсь о нѣкоторыхъ изъ нихъ.

Самое употребительнѣйшее въ Поморьѣ судно есть *карбасъ*, представляющій нѣсколько разнообразныхъ видовъ. *Холмогорскій* карбасъ есть небольшая легкая лодка для прибрежныхъ и рѣчныхъ плаваній, длиною отъ 18—25 футъ, шириною менѣе $^1/_4$ длины; сидитъ въ водѣ 1 футъ. Наборъ при плоскомъ днѣ, дѣлается изъ широкихъ досокъ, сшитыхъ (какъ и большія поморскія суда: шняки и лодьи) *вичью* (вица—мягкіе древесныя коренья, по преимуществу можжевельника). Имѣетъ два шпріютовные паруса и иногда каюту на кормѣ. Веселъ одноручныхъ отъ 4 до 10. На веслахъ легокъ на ходу, лавируетъ недурно, но валокъ. *Вѣсновальный* карбасъ шире, но покороче; подъ дномъ имѣетъ два бруса, служащіе вмѣсто киля и какъ полозья, когда его вытаскиваютъ на ледъ на тюленьихъ про-

мыслахъ. *Мезенскіе* и *пустозерскіе* карбасы пускаются въ море; отъ холмогорскихъ отличаются прямою кормою. На *тарасныхъ* карбасахъ возятъ почту моремъ. На Мурманѣ есть 4-хъ весельный карбасъ—*ела*, съ прямыми носомъ и кормою и однимъ парусомъ. Наконецъ *поѣздникъ* (карбасъ)—длинная и узкая лодка, употребляемая въ рѣкахъ для рыбной ловли.

Изъ гребныхъ судовъ, употребляемыхъ въ Поморьѣ, мы можемъ указать еще на вологодскую *набойну* или *осиновку*, выдолбленную изъ осиноваго дерева; на *стружокъ*, двинскій челнокъ съ плоскимъ дномъ, сколоченный изъ досокъ, а иногда выдолбленный изъ бревна съ нашвами (съ фальшбортомъ); на *батарейку*, челнокъ на Мезени, по бортамъ котораго придѣланы толстые бруски, противовѣсы, для того, чтобы не опрокинуться, и на *шитикъ*, небольшую лодочку на Двинѣ, которая по преимуществу строится въ селѣ Емецкомъ. Кромѣ того, слѣдуетъ упомянуть о лыжахъ, называемыхъ *ламбы*, на которыхъ поморы бѣгаютъ по шугѣ, т. е. по измельченному льду.

Изъ грузовыхъ поморскихъ судовъ, болѣе или менѣе достойныхъ занять мѣсто на царскосельскомъ озерѣ, мы упомянемъ о *раньшинѣ*, *шнякѣ*, *область* и *каюкѣ*—рѣчное грузовое (чердынское на Печорѣ) судно, съ виду очень похожее на боченокъ, потому что штевни загибаются внутрь судна.

Изъ каспійскихъ лодокъ можемъ указать на *куласъ*, плоскодонную, выдолбленную изъ цѣлаго бревна; на такихъ лодкахъ туркмены воруютъ персовъ и потомъ прячутся въ камышахъ.

Изъ сибирскихъ лодокъ *будара*—рыболовная тунгусская лодка, употребляемая въ Охотскомъ морѣ, и *буйдарка* байкальская, также замѣчательны по своей оригинальности. Что же касается амурскихъ туземныхъ лодокъ, то прежде всего обращаютъ на себя вниманіе гольская плоскодонная лодка *манчжурка*, сдѣланная изъ досокъ, и *оморочa*, лодка въ родѣ узкаго, длиннаго корыта, сдѣланная изъ бересты. Гребутъ на ней весломъ, имѣющимъ (какъ у лыжей) на обоихъ концахъ по круглой лопасти, держа его обѣими руками передъ грудью. *Оморочa* летаетъ какъ птица, не отставая отъ легкихъ амурскихъ пароходовъ на полномъ ходу. На берегу же одинъ гольдъ обыкновенно переноситъ ее легко на плечахъ. Въ Императорской гавани гиляки употребляютъ такія же маленькія лодочки изъ бересты; онѣ такъ неостойчивы, что могутъ держать только одного человѣка, при чемъ малѣйшее неосторожное движеніе его мгновенно опрокидываетъ лодку.

Всѣ суда эти, или, по крайней мѣрѣ, нѣкоторыя изъ нихъ, наиболѣе отличающіяся оригинальностью, могли бы составить не только прекрасное дополненіе къ собранію гребныхъ судовъ различныхъ народностей, но даже—и самостоятельное цѣлое, не лишенное интереса для этнографа и современемъ, можетъ быть, для историка.

СОВРЕМЕННОЕ ЗНАЧЕНІЕ

БРОНЕНОСНАГО ФЛОТА.

Грозныя тучи заволокли политическій горизонтъ Европы, лѣтомъ прошлаго года; пламя мятежа охватывало весь юго-западный край; сочувствовавшая полякамъ журналистика метала громъ и молнію, кругомъ шли приготовленія къ войнѣ, съ минуты на минуту ждали разрыва....Обстоятельства, однимъ словомъ, такъ складывались, что Россіи, предоставленной собственнымъ силамъ, приходилось стать лицомъ къ лицу, съ тремя могущественнѣйшими государствами въ свѣтѣ, изъ которыхъ двѣ—первоклассныя морскія державы.... Тяжелые дни переживались нами, и хотя, конечно, въ патріотизмѣ недостатка не было, хотя самые восторженные адресы летѣли въ Петербургъ со всѣхъ концовъ русской земли, но, при настоящихъ способахъ веденія войны, одной готовности къ жертвамъ еще недостаточно, и теперь, когда бѣда осталась далеко за плечами, отчего же не посмотрѣть прямо въ глаза прошедшей опасности, и не попытаться хотя отчасти выяснить средства, отстраняющія ее на будущее время...Безвозвратно прошли тѣ дни, когда бывала возможна защита, обезпечиваемая однимъ-другимъ рекрутскимъ наборомъ, когда хаживали въ бой ополченія, вооружаемыя топорами и пиками... Нынче подобный образъ веденія войны становится анохранизмомъ, и повсемѣстное распространеніе нарѣзныхъ орудій, штуцеровъ и броненосныхъ судовъ до того измѣнило всѣ условія нападенія и обороны, что, не смотря на общее патріотическое настроеніе нашего общества въ прошедшее лѣто, люди, мало-мальски понимающіе дѣло, положительно не раздѣляли общей самоувѣренности, слѣдили съ невыразимою тревогою за ходомъ политическихъ событій и невольно задумывались объ опасномъ положеніи столицы, и о томъ критическомъ состояніи, въ которое ставилось государство печальнымъ положеніемъ флота, которому, въ случаѣ войны, приходилось поста-

вить свои деревянныя суда бортъ-о-бортъ съ непріятельскими кораблями, закованными въ броню!...Мало того, при одной мысли о появленіи броненосной непріятельской эскадры на водахъ Балтійскаго моря, экономическія разсужденія отодвигались на второй планъ, забыты недавніе толки о безполезности военнаго флота—вездѣ и повсюду слышались вопросы: что дѣлается въ Кронштадтѣ? сколько строится у насъ броненосныхъ судовъ? скоро ли поспѣютъ они? *отчего ихъ такъ мало*? отчего мы должны выписывать броню изъ-за границы....» и многое другое въ томъ же родѣ....Журналы, наиболѣе зараженные маноманіей экономіи во что бы ни стало, журналы, еще такъ недавно утверждавшіе, что военный флотъ роскошь, по пустому обременяющая бюджетъ, принялись перепечатывать со всевозможною поспѣшностью малѣйшіе слухи о томъ, что дѣлается въ нашихъ портахъ и адмиралтействахъ, горячо заспорили о послѣдствіяхъ беззащитности нашего прибрежья...Появленіе эскадры адмирала Лесовскаго по ту сторону Атлантическаго океана и исполненный политическаго значенія пріемъ нашихъ моряковъ въ Америкѣ еще болѣе расположили общественное мнѣніе къ флоту; въ публикѣ заговорили о томъ, какъ приметъ англійское министерство угрозу націи, угрозу безопасности ея морской торговли...Повсюда передавались восторженныя рѣчи, обмѣненныя на безчисленныхъ банкетахъ, до которыхъ столь щедры ньюіоркскіе граждане....Въ различныхъ мѣстахъ самыхъ отдаленныхъ изъ нашихъ провинцій, начали проявляться заявленія сочувствія къ начальнику эскадры Атлантическаго океана... Однимъ словомъ, никогда прежде, даже въ самыя тяжкія минуты севастопольской обороны, когда имена Корнилова и Нахимова сдѣлались народными, идея о необходимости флота не была такъ популярна, не проникала такъ глубоко въ различные слои общества, какъ въ настоящее время, и неужели же, это всеобщее сознаніе необходимости развитія морскихъ силъ, столь давно жданное и желанное, должно пройдти, не принеся никакой пользы?....Да, на это очень похоже, и если принять въ соображеніе, что до сихъ поръ немного приходится хвалиться настойчивостью въ исполненіи самыхъ насущныхъ изъ нашихъ потребностей, то, чего добраго, пройдетъ опасность, притихнутъ на время европейскія смуты, и вопросъ «нуженъ ли флотъ Россіи» выступитъ снова на сцену; заговорятъ опять о милліонахъ, поглощаемыхъ морскими сооруженіями и, однимъ словомъ, повторятся старыя исторіи, хорошо извѣстныя всѣмъ сколько нибудь слѣдящимъ за ходомъ современныхъ событій, стоившія государству очень дорого, и которыя могли обойдтись еще дороже!..За доказательствами недалеко ходить, стоитъ лишь вспомнить положеніе, въ которомъ за-

стала Россію восточная война, и сравнить ее съ положеніемъ и съ тѣмъ, чѣмъ рисковали мы нынѣшнее лѣто. Сравнивая, нельзя не придти къ убѣжденію, что въ іюнѣ 1863 года было нисколько не легче, чѣмъ въ іюнѣ 1854; что, какъ 9 лѣтъ тому назадъ нашимъ парусныымъ кораблямъ приходилось помѣряться съ непріятельскими винтовыми, такъ и лѣтомъ 1863 года нашимъ винтовымъ судамъ (при весьма возможной случайности разрыва съ морскими державами, доставалась на долю печальная роль служить не болѣе какъ доказательствомъ *современнаго значенія броненоснаго флота*...Въ прошлое лѣто было бы даже хуже прежняго; хуже потому, что имѣвшіеся въ 1854 году заводы могли снабдить созидаемый тогда винтовой флотъ хотя какими нибудь машинами, тогда какъ, наложи англійское министерство запрещеніе лѣтомъ 1863 года на броню и желѣзо, вывозимое изъ англійскихъ портовъ, наши адмиралтейства почувствовали бы немедленно всю тяжесть ихъ зависимости отъ первой политической невзгоды. Во время восточной войны у сэра Чарльза Непира не хватило рѣшимости атаковать кронштадтскія укрѣпленія; въ 1863 году твердость Государя и искусство русской дипломатіи избавили государство отъ разрыва; но не всегда же такъ будетъ и то громадное фіаско, тотъ неистовый свистъ, которыми встрѣтило европейское общественное мнѣніе и журналистика наполеоновскую идею о конгресѣ, свидѣтельствуютъ неоспоримо, какъ далеки мы отъ блаженныхъ временъ, когда милліоны, добываемые потомъ и кровью народовъ, перестанутъ затрачиваться на морскія чудовища, закованныя въ желѣзо, или на орудія Армстронга, Витворта, Крупа, Обухова и другихъ геніальныхъ, но увы, слишкомъ дорогихъ изобрѣтеній!... Кругомъ всѣ вооружаются; италіянскія затрудненія смѣняются польскими, польскія — шлезвигъ-голштинскими; англійскій флотъ каждую минуту можетъ появиться въ Балтійскомъ морѣ, шведскія палаты вотируютъ значительное приращеніе морскаго бюджета...Возможно ли въ подобныхъ обстоятельствахъ оставаться равнодушнымъ зрителемъ? Если непростительно частному лицу пренебрегать собственною жизнію, если, зная, что подвергаетесь опасности, выходя на улицу, вы берете револьверъ, то какимъ образомъ не подумать о сохраненіи политической самостоятельности, т. е. жизни и будущности цѣлаго народа; предоставлять случайности самые дорогіе интересы государства, и подобно прошлому лѣту, быть нѣкоторое время даже неувѣренными въ возможности отстоять столицу имперіи!...

Коснувшись безконечныхъ тревогъ общественнаго мнѣнія, порожденныхъ беззащитностью нашихъ береговъ, нельзя пройдти молча-

ніемъ того обстоятельства, какъ недавно еще настоятельная необходимость развитія морскихъ силъ была не болѣе какъ спорнымъ вопросомъ; такъ напр., не болѣе какъ весной прошлаго года въ журналѣ «Время» появилась статья: «Нуженъ ли флотъ Россіи». Первый опытъ популярнаго изложенія спеціальнаго вопроса,—статья эта возбудила много толковъ; большая часть, правда, отозвалась на нее съ сочувствіемъ, но «Русское Слово» и «Народное Богатство» посмотрѣли на дѣло съ иной точки зрѣнія, и теперь, приступая къ выясненію современнаго значенія броненоснаго флота, прежде чѣмъ продолжать высказывать доводы о средствахъ къ его скорѣйшему развитію, приходится отвѣчать людямъ, недавшимъ себѣ труда сколько нибудь познакомиться съ дѣломъ и рѣшившимся трактовать объ немъ въ журналахъ, пользующихся репутаціей серьезныхъ проводниковъ общественнаго мнѣнія...Главные доводы, послужившіе для опроверженія необходимости военнаго флота, были нижеслѣдующіе:

1) Россія никогда и никакимъ образомъ не въ состояніи держать флотъ, равносильный французскому или англійскому, почему тѣ морскія силы, которыя мы имѣемъ теперь, или которыя можемъ имѣть впослѣдствіи, безполезны.

2) Рано или поздно, такъ или иначе, орудіе восторжествуетъ надъ броней, вслѣдствіе чего Кронштадтъ, при помощи береговыхъ фортовъ, можно сдѣлать неприступнымъ и безъ содѣйствія флота.

3) Предполагая даже, что непріятельскія суда прорвутся сквозь укрѣпленія и сожгутъ Петербургъ, потеря столицы не оправдываетъ расходовъ на флотъ, такъ какъ Петербургъ—еще не Россія.

4) Морская торговля наша ничтожна, колоній мы не имѣемъ, почему русскому военному флоту покровительствовать некому и нашимъ дорого стоющимъ судамъ дѣлать нечего.

5) Для содержанія значительныхъ морскихъ силъ нужны огромные расходы, нужно приморское народонаселеніе, способное къ морской службѣ, нужна цвѣтущая промышленность и большіе частные механическіе заводы. Въ Россіи же финансы не въ цвѣтущемъ состояніи, приморскаго народонаселенія очень мало, промышленость и частные заводы еще только въ зародышѣ....и наконецъ

6) Флотъ нашъ непопуляренъ въ народѣ. Русскій народъ, не смотря на тягость рекрутской повинности, сочувствуетъ арміи, и зная, что солдаты нужны Царю, не имѣетъ даже и понятія о томъ—что̀ такое матросъ и для чего тамъ въ Кронштадтѣ всѣ эти корабли, фрегаты и другіе образчики корабельной архитектуры.

Послѣднее мнѣніе случалось слышать не разъ даже въ кружкахъ людей, допускающихъ содержаніе флота, какъ печальную политиче-

скую необходимость; отвѣчая на него и на остальные изъ вышеприведенныхъ шести пунктовъ, мы заранѣе просимъ извиненія у читателей въ томъ, что, желая быть совершенно понятными, не въ состояніи избѣжать подробностей, и даже, быть можетъ, повтореній.

Для соблюденія послѣдовательности, начнемъ съ перваго пункта, а именно съ того, *что, несмотря на невозможность достигнуть численнаго равенства съ флотами первоклассныхъ морскихъ державъ, военный флотъ все же положительно необходимъ Россіи.* Необходимость эта какъ нельзя лучше доказывается обстоятельствами прошедшаго лѣта, и потому прежде всего попросимъ читателей перебрать въ памяти хотя часть изъ прочитаннаго ими въ журналахъ, симпатизирующихъ Польшѣ съ мая по сентябрь 1863 года. Мы попросимъ вспомнить хотя нѣкоторыя изъ рѣчей членовъ англійскаго парламента и французскаго законодательнаго корпуса. На чемъ основывались главнѣйшіе доводы возможности заставить Россію обратиться въ вассала, исполняющаго прихоти властелиновъ? Чѣмъ доказывалось въ Siècle, Patrie, Opinion Nationale, Daily News и Morning Post легкость войны за независимость Польши?... Отвѣчать не трудно... Доказательства основывались на беззащитности береговъ Балтійскаго моря, Чернаго моря и Финскаго залива; на томъ, что лѣтомъ 1863 года русскій флотъ не могъ противупоставить непріятельскому ни одного броненоснаго судна; на томъ въ особенности, что вслѣдствіе такого печальнаго состоянія нашей морской обороны, морскія державы, *незатрачивая ни одной лишней копѣйки,* могли послать эскадры броненосцевъ въ Балтійское море, и шайки повстанцевъ были бы тогда снабжены всѣмъ необходимымъ черезъ берега Курляндіи, волонтерамъ открылся бы свободный доступъ съ моря въ лагери поляковъ, Кронштадтъ со своими укрѣпленіями обратился бы въ груды развалинъ и Петербургъ каждую минуту подвергался бы опасности быть сожженнымъ съ дальняго разстоянія!... Перспектива не утѣшительная, но (отчего же не сознаться) далеко не сказочная, и пусть скажутъ люди, самые равнодушные къ флоту: проявилась ли бы у западныхъ державъ даже мысль о вмѣшательствѣ въ наши внутреннія дѣла, если бы морскія силы Россіи соотвѣтствовали современному состоянію морскаго искусства? Вѣдь хорошо какому нибудь Бейсту отвѣчать дерзостями англійскому послу, попробовавшему вмѣшаться въ дѣла Саксоніи. Саксонія оврўжена берегами, и *Варріоръ* съ *Минотавромъ*, *Нортумберландъ* съ *Блакъ-Принцемъ*,—всѣ эти колоссальные латники совершенно безвредны для жителей Дрездена... Положеніе наше иное, и потому понятно, что если вслѣдъ за каждой, исполненной достоинства, нотой князя

Горчакова, въ Балтійскомъ морѣ могъ появиться непріятельскій флотъ, то необходимо было силѣ нападающей противу поставить хотя какую бы то ни было силу оборонительную. Берега отъ Полангена до Кронштадта и отъ Кронштадта до Торнео доступны всякому нападенію съ моря, и хотя правда, что даже при цвѣтущемъ состояніи финансовъ, мы никогда не будемъ въ силахъ вывести въ море число кораблей, равное числу кораблей первоклассныхъ морскихъ державъ, но за то, не подлежитъ сомнѣнію, что небольшой, хорошо содержимый броненосный флотъ вполнѣ обезпечитъ госусударству защиту важнѣйшихъ приморскихъ пунктовъ и заставитъ серьезно подумать, прежде чѣмъ третировать русскій народъ такъ, какъ еще не очень давно третировались Грецiя и Бразилія... Не имѣй мы вовсе флота, или будь онъ у насъ плохъ и ничтоженъ, то при первомъ неудовольствіи, при малѣйшемъ несогласіи съ какимъ бы то ни было требованіемъ морскихъ державъ, ихъ эволюціонныя эскадры или флотъ, крейсерующій въ Каналѣ, явятся въ Финскій заливъ, блокируютъ берега его и нашей коммерціи нанесенъ будетъ страшный ударъ и ни одна лайба съ дровами не пройдетъ въ Кронштадтъ безъ позволенія адмирала, командующаго блокадной эскадрой. Совершенно не нуждаться въ флотѣ могутъ государства, окруженныя со всѣхъ сторонъ континентальными сосѣдями. Излишки свои они сбываютъ по желѣзнымъ дорогамъ; все, чего не достаетъ, получаютъ они тѣмъ же путемъ; блокада самаго грознаго флота въ мірѣ не сдѣлаетъ предметовъ первой необходимости ихъ народонаселенія дороже обыкновеннаго, не остановитъ сбыта произведеній почвы, съ трудомъ обработываемой!... Зная, что у насъ есть два, три десятка хорошихъ броненосныхъ судовъ, морскимъ державамъ чтобы атаковать ихъ подъ прикрытіемъ исправныхъ укрѣпленій, будетъ уже недостаточно однѣхъ практическихъ эскадръ, —имъ прійдется дѣлать значительныя экстренныя вооруженія, понадобится затрачивать десятки милліоновъ; обстоятельства, какъ извѣстно, всегда вызывающія на размышленіе, въ особенности же въ странахъ, правительства которыхъ подвержены серьезному контролю общественнаго мнѣнія.... Не имѣй Россія военнаго флота, ею помыкала бы даже Швеція съ ея десяткомъ кораблей и фрегатовъ, съ ея, хотя старинною, но за то прекрасно содержимою флотиліею канонирскихъ лодокъ.... Не имѣй мы вовсе военныхъ судовъ—и какой нибудь сорванецъ могъ бы надѣлать бездну вреда намъ, первоклассной державѣ! Маньянъ, импровизированный генералъ-капитанъ небывалаго польскаго флота, набралъ бы сотню-другую удальцовъ, снарядилъ бы два, три капера, и съ столь ничтожною силою былъ бы

въ состояніи жечь русскія купеческія суда и грабить, подъ предлогомъ контрибуціи, въ пользу польскаго возстанія, беззащитные города нашего прибрежья!... Россіи не подъ силу флотъ равный французскому и англійскому, но за то мы можемъ содержать такія морскія силы, которыя, въ союзѣ съ французскими, обезпечивали бы перевѣсъ надъ англійскими; мы можемъ имѣть флотъ, который заставитъ дорожить нашимъ союзомъ всякую другую морскую державу, и если бы условіе существованія какой бы то ни было оборонительной силы соразмѣряло бы съ ея безусловнымъ равенствомъ, съ силою нападающей, то всѣ второклассныя державы не должны бы содержать арміи, такъ какъ что значатъ наприм. какихъ нибудь 30 тысячъ бельгійцевъ противу 500 тысячъ французскихъ солдатъ, а между тѣмъ, бельгійское правительство, извѣстное благоразуміемъ, вовсе и не помышляетъ объ уничтоженіи военнаго бюджета... Соблюдая условія вышепомянутаго равенства, Швеція, Данія, Австрія, Италія, Голландія, Испанія, Португалія, Греція, Турція, тоже дѣлаютъ глупость, затрачивая милліоны на содержаніе флотовъ, такъ какъ кому же изъ нихъ можетъ придти въ голову даже мысль о возможности снарядить число военныхъ судовъ, равное числу судовъ флотовъ: французскаго или англійскаго!... Можно бы привести еще множество доказательствъ, подтверждающихъ необходимость безотлагательнаго развитія морскихъ силъ, не смотря на невозможность довести ихъ до одинаковаго состоянія съ флотами первоклассныхъ морскихъ державъ, но предѣлы журнальной статьи не дозволяютъ этого, и потому, обращаясь ко второму пункту, посмотримъ, на сколько справедливъ составитель внутренняго обозрѣнія «Русскаго Слова», утверждающій, что такъ какъ рано или поздно орудіе восторжествуетъ надъ броней, то Кронштадтъ можно сдѣлать неприступнымъ безъ содѣйствія флота. Дѣйствительно, извѣстные результаты *послѣднихъ* опытовъ подтверждаютъ мнѣніе о проницаемости *первыхъ* образчиковъ броненоснаго судостроенія. Борта фрегатовъ *Варріоръ* и *Блакъ-Принцъ* не могутъ противиться снарядамъ, бросаемымъ изъ новой 600 фунтовой пушки Армстронга, или стальной 300 фунт. пушки Круппа; но необходимо не упускать изъ виду, что орудія эти пробиваютъ броню *лишь на извѣстномъ разстояніи*, дѣйствуя при благопріятныхъ условіяхъ, т. е. при пальбѣ на дистанціи, тщательно измѣренной, и въ щиты, стоящіе неподвижно. Фарватеры, ведущіе къ Кронштадту, на столько широки, что средина ихъ (предположивъ даже, что форты, защищающіе входъ на рейдъ, будутъ вооружены орудіями послѣднихъ образцовъ), все-таки представитъ путь, держась котораго, вновь строющіяся англійскія суда

съ утолщенною бронею успѣютъ прорваться къ самому входу въ гавань. Пальба съ фортовъ въ дыму сраженія по предметамъ, безпрерывно измѣняющимъ свое мѣсто, представитъ результаты, далеко неподходящіе къ результатамъ пальбы въ Шебуринессѣ или на Волковомъ полѣ; очевидно, что только броненосныя батареи могутъ заградить непріятельскимъ броненосцамъ входъ на рейдъ, обстрѣливая ихъ ужаснѣйшимъ изъ всѣхъ огней (*), продольнымъ огнемъ, и тутъ, принимая въ соображеніе содѣйствіе береговыхъ укрѣпленій, вовсе нѣтъ надобности въ численномъ равенствѣ нашихъ судовъ съ судами нападающихъ флотовъ. Такимъ образомъ, представивъ себѣ рядъ батарей въ родѣ «Первенца», стоящихъ поперекъ фарватера и прикрытыхъ съ фланговъ десяткомъ вновь строющихся мониторовъ (которые, благодаря незначительной осадкѣ въ водѣ, могутъ свободно двигаться въ мѣстахъ недоступныхъ *Варріорамъ* и *Блакъ-принцамъ*), мы спросимъ: дѣйствительна-ли будетъ помощь оказываемая флотомъ и возможно-ли обойдтись безъ нея?... Истина такъ очевидна, что странно ее доказывать и если, возражая «Русскому Слову» мы уже вынуждены дойдти до подобныхъ объясненій, то, чтобы не оставалось сомнѣній даже читателямъ, вовсе незнакомыхъ съ дѣломъ, прибавимъ: что, благодаря башенной системѣ постройки новыхъ броненосцевъ (съ каждымъ днемъ выигрывающей во мнѣніи специалистовъ) *нѣтъ и не можетъ быть изобрѣтено такихъ орудій*, которыхъ не могли бы носить суда съ куполами Кольза или съ башнями Эриксона, а имѣя послѣднее въ виду и припомнивъ, что самыя колосальныя орудія совершенно пробиваютъ броню на разстояніи, несравненно меньшемъ, чѣмъ крайній предѣлъ полета снарядовъ изъ нихъ, нельзя не прійдти къ убѣжденію, что не имѣй Россія вовсе флота, Кронштадтъ можетъ быть сожженъ бомбардировкой съ дальняго разстоянія, *такой бомбардировкой, при которой непріятель не понесетъ никакихъ потерь, а мы лишимся милліоновъ*.. Къ тому же русскіе порты не ограничиваются Кронштадтомъ; мелкосидящія броненосныя суда необходимы для обезпеченія фарватеровъ, ведущихъ къ Выборгу, къ Свеаборгу; необходимы для финляндскихъ шхеръ; понадобятся они, наконецъ, и на Амурѣ для встрѣчи непріятеля между мелей и банокъ амурскаго лимана.... Обсудивъ внимательно и хладнокровно эти доводы и вспомнивъ, что было сказано выше при разборѣ перваго пункта, позволяемъ себѣ надѣяться, что читатели, *убѣдясь, что занасъ—факты, а противъ насъ*

(*) Продольный огонь чрезвычайно чувствителенъ для броненосцевъ, носовая часть которыхъ нерѣдко вовсе не покрыта броней, какъ на француз. корабляхъ, или во всякомъ случаѣ блиндировона слабѣе всѣхъ остальныхъ частей.

—*фразы*, легко поймутъ на чьей сторонѣ истина. Теперь же перейдемъ къ третьему пункту, т. е. разбору мнѣнія, допускающаго возможность прорыва броненосцевъ сквозь кронштадтскія укрѣпленія и силящагося доказать, что потеря столицы все же неоправдываетъ расходовъ на флотъ.

Ошибался или нѣтъ основатель Петербурга, избравъ для города одинъ изъ рубежей Имперіи,—разбирать это здѣсь во всякомъ случаѣ крайне некстати. Вопросъ этотъ обсуживался тысячу разъ, давно исчерпанъ, и дѣло не въ мѣстоположеніи, а въ томъ, дѣйствительно-ли потеря столицы не стоитъ милліоновъ, затрачиваемыхъ ежегодно на содержаніе флота?... Для этого прежде всего необходимо спросить каково будетъ дѣйствіе на Европу и, главное, на русскій народъ, депеши, напр., въ родѣ слѣдующей: «Непріятельскій флотъ прорвался сквозь кронштадтскія укрѣпленія; флотилія мелкосидящихъ броненосцевъ бомбардируетъ Петербургъ; Петербургъ въ огнѣ!...» Намъ, быть можетъ, возразятъ, что въ XIX вѣкѣ невѣроятна канибальская мысль о сожженіи большаго, малозащищеннаго города, но, вспомнивъ бомбардировку Копенгагена, Одессы и сожженіе Кагосимы въ Японіи, возраженіе уничтожится само собой. Къ тому же, предлоговъ для атаки Петербурга очень много. Въ срединѣ города Петропавловская крѣпость, фарватеры Невы защищены батареями; въ Петербургѣ арсеналъ, верфи, множество казенныхъ зданій и учрежденій, подлежащихъ, по всѣмъ общепринятымъ международнымъ законамъ, уничтоженію со стороны непріятеля.... *Петербургъ* (въ случаѣ прорыва непріятельскаго флота сквозь кронштадтскіе форты) *можетъ спастись отъ бомбардировки однимъ: безусловной сдачей!*... Предоставляемъ судить самымъ ослѣпленнымъ приверженцамъ экономіи во что бы ни стало, какое страшное, разрушительное вліяніе на весь ходъ кампаніи повлечетъ за собою подобное дѣйствіе! Пожаръ Москвы—событіе случившееся послѣ 1612 г. всего одинъ разъ, да и то ему предшествовалъ цѣлый рядъ сраженій и побоища подъ Бородиномъ и Смоленскомъ. Не обезпечивай флотъ защиты Кронштадта—и *первое*, съ чего начнется война, будетъ атака Петербурга. Правда, извѣстное мужество русской арміи не допускаетъ мысли, чтобы непріятельскій десантъ могъ удержаться на берегу, но въ то же время не подлежитъ никакому сомнѣнію и то обстоятельство, *что сколько бы то ни было сотень тысячъ лучшихъ въ свѣтѣ солдатъ, они не спасутъ приморскаго города отъ уничтоженія бомбардировкой съ дальняго разстоянія*. Потеря Петербурга еще не потеря Россіи, конечно; но нужно не забывать, что Петербургъ—нетолько столица, средоточіе правительственной и

умственной дѣятельности русскаго народа, но вмѣстѣ съ тѣмъ—важнѣйшій приморскій городъ имперіи, коммерческая столица Россіи,—нашъ главный рынокъ заграничной торговли;—портъ, къ которому приходитъ въ продолженіе лѣта до 3000 кораблей, въ которомъ получается каждый годъ на сотню милліоновъ товаровъ изъ за границы, и ежегодный отпускъ изъ котораго измѣряется десятками милліоновъ. Въ Петербургѣ скопились несмѣтныя богатства; произведенія искусствъ, драгоцѣнныя книгохранилища переполняютъ его дворцы и музеи; множество заводовъ, фабрикъ расположены въ самомъ городѣ и въ окрестностяхъ; безчисленные склады товаровъ, начиная съ многоцѣнныхъ произведеній рудниковъ и кончая сырыми продуктами, составляющими главный предметъ нашей заграничной торговли. Неужели все это предоставить случайности? Скажемъ болѣе. Представители прогрессивныхъ идей, трактующіе о безполезности дорого стоющихъ вооруженій, желающіе мирнаго развитія русскаго народа, всмотрѣвшись попристальнѣе въ положеніе окружающихъ насъ государствъ, подумавъ посерьезнѣе о результатахъ усовершенствованій въ артиллеріи и желѣзномъ судостроеніи, — и они даже (мы въ томъ твердо убѣждены) заговорили бы другое и, навѣрное, поняли бы, что для цѣлаго ряда преобразованій, приводящихся въ настоящее время въ исполненіе, необходимы миръ, спокойствіе, увѣренность въ своихъ силахъ; а между тѣмъ, кому же неизвѣстна старая истина, *что лучшее средство для сохраненія мира есть всегдашняя готовность къ войнѣ*. Какъ не знать, во что обходятся вооруженія на скорую руку, и чего стоило Россіи, напримѣръ, дипломатическое вмѣшательство западныхъ державъ въ польскій вопросъ. Повторимъ что было сказано выше: знай Франція, Англія и Австрія, что Петербургъ недоступенъ, что мы сильны не только морально, но и матеріально, что во всякую минуту готовъ могучій отпоръ, *не пришлось бы затрачивать сразу десятки и десятки милліоновъ для постановки на военную ногу арміи и флота*, не было бы мѣста столь горькому для народнаго самолюбія вопросу: «возможно или нѣтъ отстоять столицу имперіи?»

Разборъ четвертаго пункта представляетъ затрудненій еще менѣе: тутъ дѣло идетъ объ устарѣвшемъ мнѣніи, что такъ какъ морская торговля наша ничтожна, колоній мы не имѣемъ, то и флоту дѣлать нечего. На это скажемъ, что хотя купеческій флотъ, благодаря препятствіямъ, надѣемся, отстранимымъ въ будущемъ, а также вслѣдствіе недостатка предпріимчивости русскаго купечества, дѣйствительно, еще не столь многочисленъ, какимъ бы онъ могъ и долженъ

быть, но все же онъ не мифъ, а дѣйствительность; число судовъ подъ русскимъ коммерческимъ флагомъ доходитъ до значительной цифры (*). Спрашивается: обязано или нѣтъ правительство обезпечить имъ свободное плаваніе? Возможно ли допустить, напримѣръ, чтобы Маньянъ грабилъ и жегъ корабли первоклассной военной державы? Не обезпечивай военные крейсеры свободу нашей морской торговли, цѣлая фаланга искателей приключеній, авантюристовъ всѣхъ странъ свѣта бросились бы на легкую добычу, пламя купеческихъ кораблей, сжигаемыхъ подъ русскими флагами, освѣтило бы берега, усыпанные безчисленными баталіонами, и къ чему бы послужила тогда самая грозная армія? Могли бы развѣ хотя 500 тысячъ солдатъ воспрепятствовать дрянной канонерской лодченкѣ распоряжаться по произволу на два пушечные выстрѣла отъ укрѣпленій? Конечно нѣтъ. Примѣры каперовъ *Алабама* и *Флорида* съ товарищами, свидѣтельствуютъ какъ нельзя лучше, что воображеніе читателей не затемняется съ нашей стороны несбыточными призраками. Наконецъ, допустивъ, что аксіома, нѣкогда непреложная, гласившая о содержаніи военнаго флота лишь для покровительства коммерціи, съ введеніемъ броненоснаго судостроенія потеряла ея прежній смыслъ, какимъ образомъ не согласиться, что если береговыя укрѣпленія, какъ бы грозны онѣ ни были, ежели орудія, какъ бы далеко онѣ ни стрѣляли, сами по себѣ не обезпечиваютъ защиту прибрежья, то и *полная оборона государства также немыслима безъ содѣйствія морскихъ силъ, какъ немыслимъ составъ арміи безъ соотвѣтствующаго числа кавалеріи и артиллеріи....* Покровительство торговли и оборона береговъ суть существенныя обязанности русскаго флота, но обязанности эти далеко еще не все для него, и кромѣ несомнѣннаго значенія въ оборонительномъ смыслѣ, военныя суда наши пригодятся при случаѣ, какъ грозное орудіе наступательное, какъ единственное оружіе, *которымъ возможно надѣяться отплатить, хотя немного, за многое, возможное для Англіи.* Понятно, что въ случаѣ войны сотнямъ кораблей, плавающимъ подъ нашимъ купеческимъ флагомъ, нельзя будетъ высунуть носа изъ порта, но за то не подлежитъ сомнѣнію, что шкипера десятковъ тысячъ англійскихъ купеческихъ судовъ (бороздящихъ моря и океаны по всѣмъ направленіямъ) не поручатся за доставку своихъ драгоцѣнныхъ грузовъ, зная, что одинъ изъ русскихъ крейсеровъ (заблаговременно вышедшихъ на просторъ) можетъ каждую минуту напасть на нихъ. Передовыя статьи Times'а, появившіяся вслѣдъ за приходомъ эскадры адмирала Лесовскаго въ

(*) См. русскій коммерческій флотъ въ 1857 году, Морск. Сб. 1859 г., №№ 3 и 4; съ тѣхъ поръ численность русскихъ коммерческихъ судовъ увеличилась

Америку, и описанія похожденій южныхъ каперовъ убѣждаютъ въ справедливости нашихъ словъ. Разъ же ставъ на ту точку зрѣнія, что безъ флота обойдтись нѣтъ возможности, главнѣйшій изъ доводовъ противъ статьи «Времени», а именно, что для значительныхъ морскихъ силъ нужны огромные расходы, отходитъ на второй планъ. Для арміи затрачивается же ежегодно болѣе ста милліоновъ; при настоящемъ положеніи Европы, мало кто сомнѣвается въ необходимости арміи; а какъ послѣдней недостаточно для защиты государства, то, слѣдовательно, расходы на флотъ не роскошь, а необходимость, пусть даже печальная, но не подлежащая сомнѣнію, *въ особенности же, обративъ вниманіе на то, что флоты, создаваясь годами и десятками лѣтъ, не могутъ, подобно арміямъ, быть увеличены по произволу, въ минуту дѣйствительной надобности.*

Переходя къ возраженію, что для современнаго флота необходимо приморское народонаселеніе, нужна цвѣтущая промышленность и большіе механическіе заводы,—условія, которыми Россія обладаетъ не въ такой степени какъ другія морскія державы, мы въ своемъ мѣстѣ выскажемъ какимъ образомъ флотъ возможенъ, не смотря какъ на эти, такъ и на нѣкоторыя другія затрудненія, порожденныя географическимъ положеніемъ нашего отечества: теперь же попросимъ читателей обратить вниманіе на то обстоятельство, что если при прежней системѣ набора, экипажи нашихъ судовъ поддерживали съ честью достоинство флага и соперничали въ морскихъ эволюціяхъ съ матросами американскими и англійскими, то чего же должно ждать при согласованіи пріема рекрутъ во флотъ съ условіями другихъ морскихъ государствъ, болѣе соотвѣтствующими потребностямъ морской службы и въ практическомъ примѣненіи не столь невозможными, какъ казалось при первомъ знакомствѣ съ ними!... Морской Сборникъ, въ длинномъ рядѣ статей, появлявшихся въ послѣдніе годы, добросовѣстно разработывалъ этотъ важный вопросъ, почему распространяться объ немъ теперь было бы врядъ ли умѣстно; здѣсь скажемъ одно только, а именно: *что, сознавъ разъ навсегда необходимость морскихъ силъ, современные способы комплектованія экипажей судовъ, всегда будутъ отысканы,* и хотя русскій военный матросъ потребуетъ, быть можетъ, болѣе сложной и продолжительной подготовки, чѣмъ матросъ американскій или англійскій, но тѣмъ не менѣе, разъ ставъ на морскія ноги, онъ (мы говоримъ съ полнымъ убѣжденіемъ, основаннымъ на опытѣ) не уступитъ никакому другому матросу въ свѣтѣ. Морскіе офицеры, бывшіе въ дальнихъ плаваніяхъ, безъ сомнѣнія, подтвердятъ справедливость такого мнѣнія, а теперь, что касается до недостатка цвѣтущей про-

мышленности и большихъ механическихъ заводовъ, необходимо замѣтить, что почва нашего отечества обильна сырыми матеріалами, потребными для броненоснаго флота; число купеческихъ судовъ, приходящихъ къ русскимъ портамъ, ежегодно увеличивается; состояніе промышленности, до сихъ поръ нецвѣтущее, съ распространеніемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ, установленіемъ кредита на прочныхъ основаніяхъ и окончаніемъ затрудненій крестьянскаго вопроса, приметъ такіе размѣры, которые дадутъ морскому вѣдомству средство чаще чѣмъ прежде обращаться къ ея содѣйствію. Механическихъ заводовъ въ Россіи, правда, немного, и однакоже тѣ, которые успѣли удержаться, замѣтно совершенствуются; издѣлія ихъ съ каждымъ годомъ совершенствуются на столько, что между машинами напр. первыхъ винтовыхъ корветовъ, построенными во время восточной войны, и машинами фрегатовъ «Пересвѣтъ», «Александръ Невскій» и «Дмитрій Донской», не можетъ быть никакого сравненія; потомъ, не смотря на всю убыточность иностранной конкуренціи, дававшей себя знать въ послѣдніе годы,—заводы наши прошлое лѣто представили возможность приступить къ постройкѣ цѣлаго десятка броненосныхъ судовъ; при развитіи же желѣзнаго судостроенія вообще, въ особенности при увѣренности, что правительство разъ на-всегда рѣшится отказаться отъ заграничныхъ заказовъ, тѣ же самые заводы черезъ пять, много шесть лѣтъ, удовлетворятъ потребностямъ флота, до какой бы степени онѣ ни развились. На счетъ заводовъ и различныхъ способовъ судостроенія придется говорить довольно много, прежде окончанія нашего труда, почему, ограничиваясь пока вышесказаннымъ, посмотримъ на сколько справедливы всѣ доказывающіе ненадобность флота тѣмъ, что онъ не популяренъ въ народѣ. Отвѣчать на подобный доводъ считаемъ себя тѣмъ болѣе обязанными, что его приходилось слышать неоднократно между товарищами по ремеслу, доказывавшими, что то только дѣло прочно и обѣщаетъ результаты для будущаго, которое основано на полномъ сочувствіи народныхъ массъ, а что такъ какъ флотъ послѣднимъ не пользуется, то онъ былъ, есть и всегда останется произведеніемъ чисто искусственнымъ... Что же? возраженіе мы и начнемъ съ того, что скажемъ: Да, вы правы!... Флотъ въ Россіи дѣло чисто искусственное, но гдѣ же, кромѣ Англіи и Америки, его возможно назвать другимъ именемъ? Развѣ настоящее блестящее состояніе французскаго флота не принадлежитъ вполнѣ иниціативѣ правительства? развѣ броненосныя суда Италіи, Австріи, Турціи, Даніи, построенныя съ такими пожертвованіями на иностранныхъ верфяхъ, тоже—не произведенія чисто искусственныя?...

Сознавъ необходимость военнаго флота, вопросъ естественно измѣняется и состоитъ уже не въ томъ, что такое онъ: дѣло ли искусства или произведеніе народной почвы? Вопросъ сводится къ тому, какъ бы тѣ разносторонніе элементы, которые необходимы для созиданія морскихъ силъ и которые пока у насъ дѣйствительно не болѣе какъ произведеніе совершенно искусственное, привить къ русской почвѣ сколь возможно крѣпче, усовершенствовать сколь возможно скорѣе, популяризировать въ народѣ сколько возможно лучше!... Вѣдь мало-ли о чемъ русскій народъ не имѣетъ вовсе понятія; вѣдь не прошло и тридцати лѣтъ съ тѣхъ поръ, когда желѣзныя дороги, электрическіе телеграфы пугали воображеніе и считались чуть ли не наважденіемъ антихриста?... Скажемъ болѣе: странно требовать отъ простаго народа того, что пока недоступно даже образованнымъ классамъ. Вспомнимъ, давно ли заговорили съ публикой о флотѣ языкомъ ей совершенно понятнымъ? Давно ли вообще появилась потребность популярно излагаемыхъ отчетовъ различныхъ вѣдомствъ, составляющихъ сложную машину русской государственной администраціи?... Спросите у русскаго мужика: «нуженъ ли царю матросъ?» Онъ конечно вамъ ничего не отвѣтитъ. Разскажите же все какъ есть; объясните ему, что съ одними солдатами не защитить Питера, что вслѣдствіе безпрерывныхъ затрудненій съ недругами дѣлаются экстренныя вооруженія, для которыхъ нужно много денегъ; что деньги эти берутся изъ его-же, добытыхъ потомъ, копѣекъ, и конечно, понявъ въ чемъ дѣло, тотъ же самый мужичекъ съ его, всѣми признаннымъ, здравымъ смысломъ, заговоритъ иначе и скажетъ вамъ: Что если уже нуженъ для царя солдатъ, то и матросъ нуженъ для него не менѣе...

Русская армія прославилась славными подвигами, но и флотомъ сдѣлано многое. Не станемъ перечислять здѣсь услугъ, оказанныхъ флотомъ Россіи; авторомъ статьи журнала «Время», онѣ не забыты; прибавимъ только, что съ введеніемъ пара и желѣзнаго судостроенія значеніе исправно содержимыхъ морскихъ силъ, *именно для такихъ странъ, какъ наше отечество*, по крайней мѣрѣ удесятерилось. Паръ и броня сдѣлали флотъ силою, незнающею препятствій. Эскадра паровыхъ транспортныхъ судовъ съ сильнымъ десантнымъ корпусомъ, подъ прикрытіемъ двухъ-трехъ дюжинъ броненосцевъ, можетъ надѣлать столько зла, что даже приблизительно исчислить всѣ его послѣдствія нѣтъ никакой возможности. Опасности подвѣтреннаго берега, шторма, непогоды, противные вѣтры— препятствія, такъ часто разстраивавшія прежде самые грозныя морскія предпріятія, столько разъ спасавшія Англію отъ нашествія,—

теперь перешли въ преданія. Многочисленные обсерваціонные корпуса, самое обдуманное концентрированіе желѣзныхъ дорогъ на угрожаемыхъ пунктахъ, берега, покрытые электрическими телеграфами,—ничто не спасетъ страну съ пространнымъ прибрежьемъ отъ нападенія съ моря и тутъ не требуется особенныхъ соображеній, чтобы понять всю невозможность воспрепятствовать, напр., 50-ти тысячамъ французовъ, посаженнымъ на паровыя суда, передвигающіяся со скоростью 200 миль въ сутки, выйдти на берегъ тамъ, гдѣ заблагоразсудится французскому главнокомандующему, т. е. именно тамъ, гдѣ въ большей части случаевъ менѣе всего будутъ ждать такой высадки. Другое дѣло, если адмиралъ, командующій непріятельскимъ флотомъ, будетъ знать, что въ Кронштадтѣ постоянно содержится въ готовности къ выходу въ море эскадра, численностію хотя и слабѣйшая эскадры, предназначенной для прикрытія нападающаго транспортнаго флота, но состоящая изъ отборныхъ судовъ, закованныхъ въ броню, снабженныхъ сильными машинами, грозной артиллеріей, однимъ словомъ, судовъ, вполнѣ соотвѣтствующихъ современнымъ требованіямъ морскаго искусства. Такая эскадра способна разстроить самые глубокообдуманные планы и во всякомъ случаѣ пригодится хотя и на то, что воспрепятствуетъ спокойствію ихъ исполненія. Такая именно эскадра составляетъ идеалъ, къ которому мы должны стремиться, идеалъ, осуществимый и прежде, а теперь, благодаря, непреложной аксіомѣ, *что введеніе паровыхъ броненосныхъ судовъ въ особенности выгодно второклассным морскимъ державамъ*,—осуществимый въ недалекомъ будущемъ. Необходимыя данныя для этого, поискавъ, найдутся, и Богъ дастъ, ими съумѣютъ воспользоваться... Почему именно введеніе паровыхъ броненосныхъ судовъ въ особенности выгодно второстепеннымъ морскимъ державамъ, очевидно безъ объясненій, всѣмъ понимающимъ дѣло; здѣсь-же скажемъ объ этомъ нѣсколько словъ, для неспеціалистовъ. Паровой флотъ несравненно подвижнѣе паруснаго, черезъ что недостатокъ количества отчасти вознаграждается быстротою передвиженія съ мѣста на мѣсто; потомъ, желѣзныя суда долговѣчнѣе деревянныхъ, строются скорѣе и легче; матеріалы для нихъ (при вѣроятномъ развитіи у насъ горнаго промысла) могутъ быть добываемы внутри государства, тогда какъ въ постройку деревянныхъ судовъ послѣднихъ образцовъ употреблялись многоцѣнныя породы лѣсовъ, непроизрастающихъ въ Россіи. Наконецъ, говоря о преимуществахъ, доставленныхъ второстепеннымъ морскимъ государствамъ *собственно паромъ*, не должно забывать, что хотя для управленія громадными современными ко-

раблями и фрегатами, отъ капитановъ и офицеровъ требуется морскаго искусства не менѣе (если не болѣе) прежняго, то за то многосильныя машины, составляющія неотъемлемую принадлежность теперешнихъ броненосцевъ, всегда дадутъ средства въ критическую минуту обойдтись безъ содѣйствія экипажей, чрезъ что безчисленныя преимущества, извлекаемыя Англіей изъ ея перваго въ свѣтѣ морскаго народонаселенія, во многомъ уменьшаются. Правда, и теперь, какъ прежде, было-бы нелѣпостью выслать въ море броненосный фрегатъ, стоющій 3 милліона, съ экипажемъ, составленнымъ изъ солдатъ или неучей; за то, съ другой стороны, даже при печальной необходимости столь жалкаго снаряженія судна, винтовый двигатель, въ рукахъ искуснаго и энергическаго офицера, всегда дастъ возможность извернуться на первыхъ порахъ или по крайней мѣрѣ избавитъ капитана отъ зависимости отъ его экипажа, въ то время, когда послѣдній еще становится на морскія ноги.. Великолѣпныя эволюціи, отчаянныя крейсерства у подвѣтреннаго берега, лихіе маневры, имѣвшія слѣдствіемъ прорывъ линіи баталіи и разстройство непріятельскихъ флотовъ,—всѣ эти чудеса морскаго искусства, обезсмертившія Джервисовъ, Нельсоповъ и Колингвудовъ, въ настоящіе дни, благодаря примѣненію винтоваго двигателя, дѣлаются достояніемъ болѣе общимъ. Другими словами: во времена войнъ консульства и имперіи, безъ того, чѣмъ были тогда англійскіе матросы, Нельсонъ никогда бы не выросъ въ Нельсона и Колингвудъ въ Колингвуда; въ наши дни образованіе подобныхъ личностей несравненно болѣе зависитъ отъ нихъ самихъ. Въ настоящій вѣкъ, однимъ словомъ, самыя смѣлыя морскія предпріятія, самые блестящіе подвиги столь же возможны для русскаго флота, какъ и для флота всякой первоклассной морской державы. Все дѣло въ томъ, каковъ будетъ составъ корпуса офицеровъ, на долю которыхъ выпадетъ завидная честь вести въ бой колосальныя морскія чудовища, въ родѣ *Белерофона* и *Ажинкура*, легкіе крейсеры въ родѣ «Варяга» и «Витязя» или суда, столь важныя для будущей обороны Кронштадта, какъ мониторы Эриксона и мелкосидящія броненосныя лодки съ куполами Кольза... Важны преданія, подъ сѣнью которыхъ выросло новое поколѣніе; важна среда, въ которой наша морская молодежь получаетъ свое воспитаніе. Теперь, доказавъ фактически неосновательность доводовъ противъ необходимости военнаго флота, попытаемся познакомить читателей съ его настоящимъ у насъ состояніемъ и съ тѣмъ, что, по нашему крайнему разумѣнію, можетъ способствовать къ развитію его въ будущемъ... Цѣль статьи (какъ безъ сомнѣнія стало совершенно очевидно изъ всего вышесказаннаго), заключается въ

желаніи выяснить по возможности со всѣхъ сторонъ вопросъ о современномъ значеніи броненоснаго флота, для чего необходимо показать то незавидное (чтобы не сказать болѣе) положеніе, при которомъ приступлено къ сложному при нашихъ средствахъ дѣлу броненоснаго судостроенія.

Русскій флотъ, созданный желѣзною волей одного человѣка, поддерживаемый политическою необходимостью, надо сознаться, никогда не достигалъ до особаго цвѣтущаго состоянія. Невыгодныя географическія условія, незначительность приморскаго народонаселенія, столь важнаго для прежнихъ парусныхъ судовъ; ограниченность денежныхъ средствъ, ошибочная идея, что настоящій матросъ можетъ быть хорошимъ солдатомъ,—вотъ причины, по которымъ флотъ, не смотря на многія, дѣйствительно важныя услуги, оказанныя имъ странѣ, не давалъ Россіи значенія между морскими государствами, принадлежащаго ей по праву первоклассной военной державы, владѣющей берегами нѣсколькихъ морей и океановъ.

Скучныя плаванія эскадръ парусныхъ кораблей у Гогланда и Дагерорта, плохія суда, построенныя изъ сыраго лѣса, матросы, восемь мѣсяцевъ въ году занятые на берегу фронтомъ, неудовлетворительно одѣтые, изнуренные цынгой и береговыми работами—вотъ условія, при которыхъ образовывались цѣлыя поколѣнія офицеровъ нашего флота; вотъ та атмосфера, среди которой задохлась любовь къ дѣлу и стремленія принести пользу многихъ сотней молодыхъ людей, начинавшихъ морское поприще исполненными силъ, надеждъ на свѣтлое будущее и кончавшими резервомъ или отставкой! И въ какое время? Во время, послѣдовавшее за восточной войной, т. е. именно тогда, когда цѣлый рядъ преобразованій, потребовавъ для себя людей съ иными взглядами на вещи, съ иными понятіями, открывалъ перспективу свѣтлаго будущаго не только молодежи, но и уцѣлѣвшимъ обломкамъ недавняго прошлаго!...Восточная война—предѣлъ, съ котораго въ русскомъ флотѣ начался крутой поворотъ къ лучшему. Вспоминая, что было до нея, невольно преклоняешься предъ немногими свѣтлыми личностями, имена которыхъ хорошо извѣстны всѣмъ знакомымъ съ исторіею и съ событіями послѣдняго времени. Нѣкоторыхъ изъ нихъ, какъ напримѣръ Грейга, Лазарева, Беллинсгаузена, давно не стало; другіе, какъ напр. Нахимовъ и Корниловъ, убиты въ Севастополѣ; были и такіе, служебная дѣятельность которыхъ не сказала послѣдняго слова....Тяжела, неблагодарна была почва, выростившая этихъ замѣчательныхъ дѣятелей, и между тѣмъ преобразованія послѣднихъ 9 лѣтъ были бы положительно невозможны безъ того, что дала ихъ честная, труженическая

служба. Сотни молодежи, отъ которой флотъ вправѣ ожидать многаго въ будущемъ, получили образованіе на судахъ, командуемыхъ большею частію офицерами, сформированными безотраднымъ плаваніемъ въ Балтійскомъ морѣ и тяжелымъ крейсерствомъ у абхазскаго берега. Говоря это, мы, конечно, противорѣчили бы самимъ себѣ, если бы имѣли въ виду что нибудь другое, кромѣ желанія доказать фактически, что если при самыхъ неблагопріятныхъ обстоятельствахъ, могли образоваться личности въ родѣ вышепомянутыхъ, то не безусловно ли правы мы, утверждая, что не должно быть тѣхъ случайностей, изъ которыхъ бы не могли выйдти съ честью офицеры современнаго флота, со всѣми преимуществами ихъ настоящаго морскаго образованія, соединеннаго со средствами, представляемыми парами, бронею, усовершенствованіями и изобрѣтеніями послѣдняго времени...

Восточная война застала врасплохъ не одну только армію, но и флотъ, *флотъ въ особенности*. На берегу еще возможно что нибудь сдѣлать искусствомъ тактическихъ соображеній и личною храбростію войска, на морѣ всякая попытка съ парусными кораблями атаковать винтовые, представлялась уже не просто нелѣпостью, а сумашествіемъ. Люди, стоявшіе тогда въ главѣ морской администраціи, это хорошо знали; мало того, они, какъ нельзя лучше, съумѣли воспользоваться авторитетомъ ихъ исключительнаго положенія и значеніемъ дорого купленнаго опыта. Въ русскомъ флотѣ съ 1856 года начинается дѣятельность и стремленіе къ улучшеніямъ, небывалыя со временъ Петра Великаго, начинаются коренныя преобразованія, на жертву которыхъ тяжелая необходимость заставила принесть цѣлое поколѣніе. Отдѣльныя, избранныя личности послѣдняго могли принести и принесли пользу, ставъ по необходимости руководителями новаго порядка вещей; оставлять цѣлую массу очевидно не представлялось возможности. Масса, состоя изъ людей, самихъ по себѣ достойныхъ уваженія, но взросшихъ на другихъ началахъ, на другихъ понятіяхъ, только тормозила бы движеніе впередъ цѣлаго сословія, только (при внутреннемъ сознаніи своей несостоятельности) разочаровывала бы молодежь необходимостью оставаться десятки лѣтъ на первыхъ ступеняхъ морской іерархіи.. Отсюда то начало резерва и всѣ толки объ излишней поспѣшности преобразованій въ морскомъ вѣдомствѣ, преобразованій, встрѣченныхъ съ восторгомъ и съ благодарностію тѣми, которые надѣялись ими воспользоваться (изъ личныхъ ли интересовъ или изъ желанія пользы службѣ) и сопровождаемыхъ негодованіемъ и жалобами всѣхъ остальныхъ, поплатившихся карьерами и надеждами на болѣе обезпечен-

ную старость. Отдавая должную справедливость необыкновенной энергіи и замѣчательной настойчивости морской администраціи послѣдняго труднаго переходнаго времени, нельзя не сказать, что на долю ея выпалъ чрезвычайно горькій и неблагодарный удѣлъ. Настоятельная необходимость въ современныхъ судахъ и въ экипажахъ, соотвѣтствующихъ дѣйствительнымъ потребностямъ морской службы, вынудила на спѣшныя посылки цѣлыхъ эскадръ въ дальнія плаванія, на спѣшные заказы за границей многихъ судовъ, на постоянные заказы иностраннымъ заводчикамъ дорого стоющихъ машинъ.

Механическіе заводы наши, созданные большею частію инипіативой правительства, развившейся, благодаря потребностямъ, возбужденнымъ восточной войной, послѣ заключенія мира большею частью остались безъ дѣла и пришли въ упадокъ. Миръ и возобновленіе торговыхъ сношеній съ Англіею дѣлали пріобрѣтеніе механизмовъ для судовъ флота посредствомъ заказа у Модзлея, Пенна, Гомфрейса, болѣе выгоднымъ, какъ въ отношеніи скорости исполненія нарядовъ, такъ въ особенности въ отношеніи совершенства и сравнительной дешевизны машинъ. Спѣшная посылка значительнаго числа судовъ на Амуръ и въ Средиземное море имѣла неминуемымъ слѣдствіемъ спѣшное сформированіе ихъ командъ; такъ напр. бывали случаи, что черезъ два года послѣ возвращенія линѣйнаго корабля изъ Средиземнаго моря, на немъ оставалось не болѣе 150 челов. изъ 850 челов. настоящаго состава его экипажа; случаи немедленнаго увольненія послѣ прихода въ Кронштадтъ половины команды въ продолжительные отпуски и въ отставку встрѣчались еще чаще. Вспомнивъ, во что обходится содержаніе нашихъ судовъ за границей; вспомнивъ какихъ необыкновенныхъ трудовъ стоитъ капитанамъ и офицерамъ русскаго военнаго флота доведеніе ихъ экипажей до совершенства, трудно удержаться, чтобы не пожелать (желаніе наше вовсе не новость) *кореннаго преобразованія какъ въ наборѣ рекрутъ во флотъ, такъ и въ способахъ комплектованія судовъ, снаряжаемыхъ для дальняго плаванія.* На этотъ важный предметъ, впрочемъ, уже обращено полное вниманіе, и такъ какъ людямъ стоящимъ въ главѣ морской администраціи, лучше чѣмъ кому нибудь другому извѣстно до какой степени финансовое положеніе государства заставляетъ ограничивать расходы на флотъ, то нѣтъ ни малѣйшаго сомнѣнія, что изъ заграничныхъ плаваній, поглощающихъ столь значительную часть морскаго бюджета, постараются извлечь всевозможную пользу. Въ указаніяхъ опыта, добытаго цѣлымъ рядомъ походовъ на Амуръ и въ Средиземное море, теперь нѣтъ недостатка, и если, по неблагопріятнымъ условіямъ географическаго положенія,

русскій военный матросъ, не смотря на ничтожное число копѣекъ получаемаго въ мѣсяцъ жалованья, обходится правительству очень-очень дорого, то понятно до какой степени тяжело, горько и грустно видѣть всѣхъ этихъ бравыхъ молодцовъ (обошедшихъ свѣтъ, кругомъ, закаленныхъ въ непогодахъ, привыкшихъ къ самымъ разнообразнымъ климатамъ), расходящимися ежегодно изъ Кронштадта цѣлыми сотнями —и для чего? Для того, чтобы, прійдя въ деревню, взяться снова за плугъ, сдѣлаться цѣловальникомъ въ кабакѣ, наняться сторожемъ къ помѣщику, пригодиться для всего, однимъ словомъ, кромѣ того, чему ихъ учили съ такимъ трудомъ и пожертвованіями! Намъ скажутъ, быть можетъ, что въ случаѣ надобности нижніе чины, уволенные въ продолжительные отпуски, обыкновенно вызываются снова на службу, а слѣдовательно время и деньги, затраченныя на ихъ многотрудное образованіе, не пропадаютъ даромъ. Но говорить такимъ образомъ могутъ лишь люди, вовсе незнакомые съ природой нашего простаго человѣка,—и, главное, во все не понимающіе особенностей морской службы. Русскій человѣкъ необыкновенно воспріимчивъ, правда; но эта же самая воспріимчивость дѣлаетъ матроса, возвратившагося на родину, не далѣе какъ чрезъ шесть мѣсяцевъ, совершеннѣйшимъ мужикомъ; эта же способность къ воспріимчивости, *основная черта которой—не усвоиваніе, а скорѣе примѣненіе къ положенію*, причиной того, что если черезъ два года хорошей школы, нашъ матросъ мало въ чемъ уступитъ англійскому, то съ другой стороны, тотъ же самый матросъ, возвратясь изъ годичнаго отпуска, далеко не походитъ на какого нибудь Джемса Кука, провалявшагося нѣсколько лѣтъ безъ дѣла въ тавернахъ Портсмута или Лондона. Мысль, развиваемая здѣсь, до того понятна, что мы особенно налегли на нее лишь для неморскихъ читателей. Далѣе, въ своемъ мѣстѣ, еще разъ придется трактовать о томъ же предметѣ, а теперь ограничимся пока тѣмъ, что скажемъ: *возможное сокращеніе срока отпусковъ, вознаграждаемое, на сколько позволятъ экономическія условія государства, сокращеніемъ срока службы, въ соединеніи съ строго обдуманнымъ, основаннымъ на опытѣ порядкомъ комплектаціи экипажей дальноволжныхъ судовъ*—вотъ мѣры существенной необходимости и нетерпящія отлагательства. Теперь же перейдемъ снова къ разъясненію неблагодарности тяжкаго удѣла администраціи, вступившей въ управленіе флотомъ послѣ восточной войны. Преобразованія, одно другаго важнѣе, одно другаго существеннѣе, реформы, вырывающія съ корнемъ старое, гнетущая необходимость, требующая созданія разомъ того, что въ другихъ государствахъ составляетъ наслѣдіе вѣковъ,—все это для привитія

своихъ плодовъ на русской почвѣ требовало сильной воли, энергическихъ мѣръ и, къ сожалѣнію, оставляло слишкомъ мало времени для того, *чтобы, заботясь объ удовлетвореніи насущныхъ вопіющихъ потребностей минуты, была какая нибудь возможность въ одинаковой степени обезпечить безпрерывно измѣняющіяся потребности будущаго.* Прошло семь лѣтъ послѣ восточной войны, созданъ сильный винтовой флотъ, соотвѣтствующій положенію, занимаемому Россіей въ семьѣ другихъ европейскихъ государствъ; наши винтовые фрегаты, клипера и корветы показываются въ самыхъ отдаленныхъ закоулкахъ земнаго шара, сформировываются сотни офицеровъ, вполнѣ удовлетворяющихъ разнообразнымъ условіямъ службы. Русскій военный флагъ пріобрѣтаетъ все болѣе и болѣе уваженія; русскій флотъ становится въ общественномъ мнѣніи уже не миѳомъ, а дѣйствительностью; и что же? Въ это самое время на горизонтѣ появляется грозный вопросъ броненоснаго судостроенія! На англійскихъ, французскихъ и американскихъ верфяхъ начинается новая, никогда прежде неслыханная дѣятельность. Созидаются *Варрьоръ, Минотавръ, Маджента, Сольферино, Диктаторъ,* строются суда, предъ которыми гордость русскаго флота, прекрасный фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ»—не болѣе какъ великолѣпный кусокъ дерева! Огромные морскіе бюджеты Англіи Франціи и Америки, давъ средства пересоздать флоты этихъ государствъ изъ парусныхъ въ винтовые, даютъ имъ еще болѣе средствъ для самаго обширнаго развитія броненоснаго судостроенія. У насъ же, какъ на зло, въ то же самое время мы видимъ совершенно противное. Съ 1860 по 1863 годъ, повсюду кругомъ, всѣ сколько нибудь значительные заводы и верфи Европы завалены заказами. Палаты морскихъ государствъ всѣхъ странъ свѣта вотируютъ значительные добавочные кредиты къ бюджетамъ. Въ Россіи же является безотлагательная потребность въ строжайшей экономіи. Затрудненія крестьянскаго вопроса, уничтоженіе откуповъ, многочисленныя, *дѣйствительно необходимыя,* внутреннія реформы,—все это взятое вмѣстѣ съ послѣдствіями восточной войны временно ухудшаетъ финансовое положеніе государства въ такой степени, что бюджетъ русскаго флота не только не увеличивается, но даже обрѣзается до послѣднихъ предѣловъ возможности. Три года продолжается борьба морскаго вѣдомства съ нецвѣтущимъ положеніемъ государственныхъ финансовъ, а три года въ нашъ вѣкъ пара и электричества значили столько, что когда нагрянулъ польскій вопросъ, когда грозныя тучи, поднимавшіяся на западѣ, могли каждую минуту разразиться громовымъ ударомъ, т. е. тогда именно, когда приходилось пожать плоды

семилѣтнихъ трудовъ, когда представлялся случай показать всѣмъ и каждому, что деньги, затрачиваемыя на флотъ, не пропадали даромъ, въ это самое время (благодаря вышеизложеннымъ причинамъ, т. е. бронѣ и экономіи во что бы ни стало), оборона государства съ моря не была обезпечена, и русскій флотъ не имѣлъ въ готовности ни одного броненоснаго судна. Простое сравненіе средствъ защиты съ моря Россіи, со средствами нападенія морскихъ державъ дѣлало очевиднымъ, что если наши прекрасные винтовые фрегаты, корветы и клипера могли пригодиться какъ оружіе наступательное, т. е. какъ крейсеры, уничтожающіе морскую торговлю непріятеля, то за то въ оборонительномъ смыслѣ, т. е. въ томъ, что всего важнѣе, они ровно ничего не значили. Какъ ни горько, какъ ни тяжело подобное сознаніе, необходимость его не подлежитъ сомнѣнію. Публичное раскрытіе недостатковъ англійской арміи въ Крыму болѣе чѣмъ что нибудь другое способствовало ея настоящему совершенству; публичное сознаніе во временномъ безсиліи русскаго флота, пригодится хотя ужъ тѣмъ, что подтвердитъ еще разъ *какъ много значатъ для цвѣтущаго состоянія морскихъ силъ своевременные расходы*, и какъ иногда экономія, обезпечивъ времено облегченіе казнѣ, ведетъ впослѣдствіи къ потерямъ и пожертвованіямъ, несравненно значительнѣйшимъ. Такъ напр. вопросъ о броненосныхъ судахъ, будучи возбужденнымъ гораздо ранѣе, началъ развиваться собственно съ 1860 года. Въ этомъ году, принимая во вниманіе необходимыя приготовленія къ вновь возникавшему способу судостроенія, морское министерство представило бюджетъ въ . . . . . 22 422 803 руб.
ассигновано было. . . . . 20 375 334 —

Экономіи . . . 2 047 469 руб.

Въ 1861 году вопросъ о бронѣ выясняется: броненосное судостроеніе изъ періода опытовъ переходитъ къ повсемѣстному практическому примѣненію, бюджетъ на флотъ, за всевозможными урѣзками, представляется въ . . . . 23 113 849 руб.
ассигнуется . . . . 21 397 027 —

Экономіи . . . 1 717 822 руб.

Въ 1862 году, имѣя въ виду затруднительность финансоваго положенія, господствовавшее въ то время стремленіе къ усиленному сокращенію расходовъ, и не смотря на непомѣрно увеличившіяся потребности флота, подлежащаго коренному пересозданію изъ винтоваго въ броненосный, морское министерство представило бюджетъ

всего въ	22 231 162 руб.
ассигновано было	19 000 000 —
Экономіи	3 231 000 руб.

Въ 1863 году, ассигновывается еще менѣе, бюджетъ на флотъ достигаетъ своего minimum'а. Изъ него вычеркиваютъ всѣ требованія, отложить которыя представляется малѣйшая возможность (не смотря на несомнѣнную пользу многихъ изъ нихъ); ограничивается крайнимъ предѣломъ число людей на дѣйствительной службѣ; значительно сокращается размѣръ заграничныхъ плаваній; посылку судовъ для практическаго крейсерства въ Балтійское море разсчитываютъ почти уничтожить, и за всѣмъ этимъ для всѣхъ текущихъ расходовъ и многоцѣннаго броненоснаго судостроенія, морскому вѣдомству предполагается отпустить сумму, всего 18 266 106 рублей. Но тутъ появляется на сцену польское возстаніе. Положеніе, въ которомъ оно застало морскія силы Россіи изложено выше. Франція и Англія грозили войной, къ союзу ихъ могла присоединиться Швеція; поднимаются крики о беззащитности Кронштадта; комитеты военныхъ авторитетовъ и спеціалистовъ всѣхъ родовъ оружія, созванные для изысканія средствъ обороны, признаютъ единодушно, что безъ содѣйствія броненосныхъ судовъ нельзя поручиться за безопасность столицы. На вопросъ: какъ же быть и что дѣлать? люди, наиболѣе равнодушные къ морскимъ интересамъ, отвѣчаютъ не задумавшись: *«Нужно создать броненосный флотъ. Давайте его намъ во чтобъ ни стало»*! И вотъ къ морскому бюджету назначается экстраординарное прибавленіе. Экономія за 3 года постояннаго сокращенія расходовъ на флотъ, т. е. съ 1860 по 1863 г., составляетъ всего 6 995 453 р. Добавочный кредитъ, открытый морскому министерству весной 1863 года, почти равняется этой суммѣ, т. е. затрачиваются сразу (что̀ гораздо тяжелѣе для государства) милліоны, которые, бывъ употреблены въ дѣло своевременно, могли бы принести несравненно болѣе пользы, а главное дали бы возможность прошлое лѣто (въ случаѣ неблагопріятнаго исхода переговоровъ) броненоснымъ судамъ морскихъ державъ противупоставить броненосныя же суда нашего флота. Мало того, армія, уменьшенная даже на половину, при исправномъ состояніи своихъ кадръ, въ 5 или много что въ 6 мѣсяцевъ можетъ быть пополнена усиленнымъ рекрутскимъ наборомъ и поставлена на военную ногу. При полномъ же пересозданіи флота, до какого бы совершенства ни былъ доведенъ его личный составъ, *и съ огромными деньгами даже,—вдругъ ничего не сдѣлаешь!*... Постройка броненосцевъ въ родѣ *Блякъ-Принца*

и *Минотавра*, требуетъ времени, требуетъ сложныхъ приготовительныхъ приспособленій, дающихся годами. Въ своемъ мѣстѣ, при ознакомленіи читателей съ теперешнимъ состояніемъ флота, будутъ указаны (на сколько это намъ доступно) мѣры и средства, способствовавшія морскому вѣдомству выйдти изъ его болѣе нежели затруднительнаго положенія, теперь же, слѣдуя однажды принятому порядку, мы разберемъ не разъ слышанное мнѣніе о томъ, что даже при всѣхъ урѣзкахъ бюджета предшествовавшихъ лѣтъ, можно было сдѣлать болѣе, чѣмъ сдѣлано, и что число судовъ, построенныхъ на русскихъ верфяхъ за послѣдніе годы, не соотвѣтствуетъ числу судовъ, построенныхъ въ Англіи, при бюджетѣ, правда, хотя и несравненно значительнѣйшемъ, но не на столько, чтобы оправдывать огромную разницу въ окончательныхъ результатахъ. Разбирая на сколько справедливо подобное мнѣніе, попросимъ читателей припомнить уже не разъ высказанное нами сознаніе, а именно: *флотъ въ Россіи дѣло искусственное, вызванное необходимостью, тогда какъ въ Англіи онъ произведеніе народной почвы,* и если никто не удивляется тому, напр., что какой нибудь тропическій плодъ,—искусственное произведеніе теплицъ петербургскихъ богачей, стоитъ у насъ въ тридцать разъ дороже чѣмъ гдѣ нибудь въ Бразиліи подъ вѣчно голубымъ небомъ тропиковъ, то какимъ же образомъ, требовать чтобы расходы на флотъ, для безграничнаго усиленія котораго у Англіи всегда подъ рукой безчисленные частные заводы, искусные инженеры, сотни тысячъ матросовъ съ купеческихъ судовъ и полное сочувствіе націи—соотвѣтствовали расходамъ русскаго флота, которому все нужно создавать за-ново *и создавать на счетъ правительства?* Разъ ставъ на ту точку зрѣнія, что флотъ необходимъ, намъ кажется, что на обязанностяхъ людей, знакомыхъ съ дѣломъ, лежитъ не маскированіе затрудненій, препятствующихъ развитію нашихъ морскихъ силъ, а полное раскрытіе ихъ передъ публикой. Такимъ образомъ, сколько разъ случалось слышать: «двадцать милліоновъ получаетъ флотъ у государства—20 милліоновъ огромная сумма, на нее можно сдѣлать многое!» Чтобы показать, до чего иногда мнѣнія бываютъ ошибочны, посмотримъ сколько ежегодно затрачивается у насъ собственно на кораблестроеніе. Изъ бюджета 1860 года на кораблестроительную часть ассигновано: 7 700 000 рубл.

въ 1861 г. . . . . . . 7 157 992 —
— 1862 . . . . 5 441 816 —

Обративъ вниманіе если не на отсутствіе, то по крайней мѣрѣ на чрезвычайную ограниченность частной конкуренціи, на необхо-

димость полной перестройки адмиралтействъ, предназначенныхъ прежде исключительно для деревяннаго судостроенія; припомнивъ, что морскому вѣдомству, по слабому развитію механическаго производства въ Россіи, разнообразные станки и машины, безъ которыхъ невозможно строить броненосныя суда, пришлось и приходится еще покупать дорогою цѣною за границей; имѣя въ виду безчисленныя требованія портовъ, разбросанныхъ по Балтійскому, Черному, Каспійскому морямъ и по берегамъ Восточнаго океана, спрашивается: много ли при всемъ этомъ можно построить судовъ, когда одинъ какой нибудь новѣйшій фрегатъ, въ родѣ *Минотавра* или *Варрьора*, обходится англичанамъ даже около $3^1/_2$ милліоновъ? Потомъ, взявъ для примѣра послѣдній извѣстный бюджетъ, т. е. бюджетъ 1862 года, легко объяснить, почему на кораблестроительную часть расходуется всего лишь четвертая часть, тогда какъ остальныя три части уходятъ на расходы, присущіе въ значительной степени одному только русскому флоту; такъ напр. въ Англіи или въ Америкѣ экипажъ судна содержится лишь до тѣхъ поръ, пока судно состоитъ на дѣйствительной службѣ. Окончивъ плаваніе, матросы распускаются и за тѣмъ не стоятъ правительству ни одной копѣйки. Экипажи нашихъ судовъ, въ морѣ ли они или въ гавани, содержатся въ полномъ составѣ (*) по незначительности приморскаго народонаселенія и купеческаго флота. Очевидно, что поступать иначе пока еще нельзя, а между тѣмъ, тутъ-то и заключается причина непропорціональности расходовъ на коммисаріатскую, провіантскую и госпитальную части со всѣми остальными расходами. Такимъ образомъ, не смотря на то, что созданіе броненоснаго флота въ 1862 г. сосредоточивало уже на себѣ все вниманіе морской администраціи, въ продолженіе этого года собственно на кораблестроеніе израсходовано всего лишь 5 441 816 р., тогда какъ на коммисаріатскую провіантскую и госпитальную части пришлось удѣлить 9 752 161 р. Обративъ вниманіе на личный составъ флота, мы увидимъ, что, въ цифрѣ коммисаріатскихъ расходовъ, составляющей почти половину всего бюджета, нѣтъ ничего ужасающаго. Въ морскомъ вѣдомствѣ къ 1 января 1862 года состояло строевыхъ и нестроевыхъ чиновъ:

Адмираловъ и генераловъ	93
Штабъ и оберъ-офицеровъ	3 039
Гардемариновъ и кондукторовъ . . .	366
Классныхъ чиновниковъ	989

(*) За исключеніемъ отпускныхъ, тоже не мало стоющихъ земству.

Нижнихъ чиновъ	48 123
Составъ сибирской флотиліи	1 282
Всего	53 901

Въ англійскомъ флотѣ, при безчисленныхъ потребностяхъ колоній, разбросанныхъ по всему свѣту, при содержаніи въ постоянномъ плаваніи круглый годъ 180 судовъ, въ числѣ которыхъ множество линѣйныхъ кораблей и большихъ фрегатовъ, личный составъ флота, въ томъ же 1862 году, доходилъ всего лишь до 70 000 чел. (считая морскихъ солдатъ, юнгъ). Изъ этого ясно, что наличное число чиновъ русскаго флота (вслѣдствіе исключительности положенія военной морской службы, а также по особеннымъ невыгодамъ географическаго положенія) далеко не пропорціонально съ наличнымъ числомъ чиновъ флотовъ другихъ морскихъ державъ. Желая отдѣлить сколько возможно болѣе средствъ для броненоснаго судостроенія, морское министерство къ 1 января 1863 г. уменьшило число нижнихъ чиновъ съ 48 тыс. до 38 тыс. человѣкъ, и не смотря на столь значительное сокращеніе, даже послѣдняя цифра поражаетъ громадностію, въ особенности соразмѣряя ее съ числомъ судовъ, плававшихъ въ морѣ, и съ продолжительностью плаваній. Такимъ образомъ въ 1862 г. было вооружено:

	паровыхъ судовъ.	парусныхъ.
Въ Балтійскомъ морѣ	120	8
— Бѣломъ	2	2
— Каспійскомъ	18	12
— Черномъ	31	9
— Восточномъ океанѣ	18	4
— Аральскомъ морѣ	3	2
Итого	192 винтов.	37 парусн.

Не нужно забывать, однакожь, что въ этомъ числѣ за границей, т. е. круглый годъ въ морѣ, были всего лишь 32 паров. (*) и 1 парусн. Всѣ остальныя суда Балтійскаго и Чернаго моря, а также значительная часть плавающихъ на другихъ моряхъ (за исключеніемъ, конечно, эскадръ средиземной и Восточнаго океана) остаются въ морѣ не болѣе 4 или много 5 мѣсяцевъ; линѣйныхъ кораблей за границей въ 1862 г. ни одного не было; кромѣ того, въ числѣ 120 судовъ Балтійскаго моря 40 винтовыхъ лодокъ,—множество пароходовъ, описныхъ судовъ, транспортовъ и мелкихъ портовыхъ

(*) Въ числѣ этихъ 32-хъ судовъ показаны и возвратившіяся съ заграничныхъ станцій, т. е. суда и не бывшія въ морѣ круглый годъ.

пароходиковъ, имѣющихъ весьма немногочисленные экипажи, а сообразивъ все это съ числомъ матросъ, удовлетворяющихъ потребности перваго въ мірѣ флота, т. е. флота англійскаго, врядъ ли придетъ въ голову доказывать, что морской бюджетъ Россіи можетъ подходить подъ общій уровень бюджетовъ другихъ морскихъ государствъ. Намъ навѣрное скажутъ: «да отчего же не уменьшить личный составъ въ такой степени, чтобы людей хватало всего лишь въ обрѣзъ на суда, предназначенныя къ плаванію? Зачѣмъ содержать экипажи такихъ судовъ, которыя могутъ не понадобиться въ продолженіе трехъ или четырехъ лѣтъ сряду?...» Отвѣтъ на подобные доводы читатели имѣютъ выше, а именно, въ томъ мѣстѣ, гдѣ было говорено о необходимости перемѣны рекрутскаго набора для флота. При настоящемъ же порядкѣ вещей, въ случаяхъ экстреннаго вооруженія (какъ, напримѣръ, въ прошлое лѣто), безъ значительныхъ кадръ для каждаго изъ военныхъ судовъ, выходить въ море съ ними (какою бы дѣйствительною помощью ни казались машины) было бы ужъ слишкомъ рисково. Матросовъ съ купеческаго флота добыть неоткуда, взять на суда жителей поморья, при существующей системѣ набора, нельзя, а слѣдовательно, большую часть флота понадобилось бы комплектовать или мужиками, никогда неплававшими, или безсрочно-отпускными, тоже обмужичившимися. Припомнивъ къ тому же большую стоимость заграничныхъ походовъ,— 10 милліоновъ, затрачиваемые морскимъ коммисаріатомъ, входятъ въ обыкновенныя рамки, а имѣя въ виду какъ настойчиво стремилась администрація къ сокращенію расходовъ на содержаніе административныхъ учрежденій, приходится беззащитность государства съ моря въ прошлое лѣто отнести къ вынужденной экономіи, къ необыкновенной трудности искусственнаго развитія морскихъ силъ, къ ограниченности необходимыхъ элементовъ современнаго флота, *а ни къ чему другому и ни къ чему болѣе.*

Продолжая разбирать бюджетъ 1862 г., увидимъ, что послѣ расходовъ на коммисаріатскую часть и кораблестроительный департаментъ, слѣдуетъ 1 128 845 руб. на строительныя работы, какъ то: на содержаніе береговыхъ казенныхъ зданій, казармъ, магазиновъ и проч., на поддержаніе и возведеніе новыхъ элинговъ, доковъ, водопроводовъ. Строительныя работы, все въ тѣхъ же видахъ отдѣленія возможно большихъ средствъ на броненосное судостроеніе, сокращены до нельзя, но, вслѣдствіе необходимости новыхъ доковъ (*),

(*) Въ Кронштадтѣ, напримѣръ, строится новый докъ длиною въ 500 футъ, шириною въ воротахъ 70, глубиною на киль-блокахъ 27 футъ.

соотвѣтствующихъ размѣреніямъ современныхъ судовъ, сокращенія не могли быть слишкомъ значительны. Далѣе, самую видную цифру бюджета представляетъ сумма на содержаніе административныхъ учрежденій; учрежденія эти съ 1856 года постоянно уменьшаются. Въ 1862 г., напримѣръ, число классныхъ чиновниковъ, въ нихъ служащихъ, сокращено на 9,8%; все же, однакожъ, ставъ на ту точку зрѣнія, что *министерство существуетъ для флота, а не флотъ для министерства*—1 631 847 р., расходуемыхъ на административныя учрежденія, не могутъ не казаться необходимостью, слишкомъ тяжелою... Потомъ идутъ расходы: на морскую артиллерію . 359 666 р.

На содержаніе учебныхъ заведеній . . . . 448 463 —
На гидрографію, ученые предметы и печатанія . . . 188 803 —
и, наконецъ, на непредвидимыя надобности . . . . 48 396 —
Итого сумма всѣхъ расходовъ на флотъ въ 1862 г. 19 000 000 р.

Въ 1863 году, какъ уже сказано выше, морской бюджетъ былъ сокращенъ еще болѣе, а именно до 18 266 106 руб. Польскій мятежъ и послѣдовавшія затѣмъ политическія невзгоды положили предѣлъ дальнѣйшему сокращенію; мало того, для постановленія флота на военную ногу и броненоснаго судостроенія назначенъ экстраординарный кредитъ въ 5 600 000 руб. Работы закипѣли на казенныхъ и частныхъ верфяхъ и заводахъ, но теперь, прежде чѣмъ показать, что сдѣлано для обороны государства съ моря въ послѣднее время, посмотримъ, въ какомъ положеніи застало насъ вѣроятіе разрыва съ Франціей и Англіей.

Къ 1 января 1863 г. состояло всѣхъ судовъ:

Готовыхъ:

	паровыхъ.	парусныхъ.
кораблей	9	»
фрегатовъ	9	1
корветовъ	22	2
клиперовъ	12	»
пароходо-фрегатовъ . . .	7	
канонерскихъ лодокъ. . .	77	
яхтъ.	4	6
шкунъ	25	9
тендеровъ	»	3
транспортовъ	6	13
баржъ морскихъ	»	10
малыхъ пароходовъ . . .	46	»
барказовъ и катеровъ . .	16	»

Строющихся:

броненосныхъ фрегатовъ.	2
броненосныхъ плавучихъ батарей. . .	2
корветовъ (необшитыхъ броней) . . .	1
канонерскихъ лодокъ морскихъ. . . .	2
— — прибрежныхъ . .	2
малыхъ пароходовъ	1

Въ числѣ готовыхъ и строющихся судовъ не показаны: старыя суда, отчисленныя къ порту, плавучіе доки, рѣчныя баржи, бота и прочія мелкія суда.

Готовыя паровыя суда къ 1 января 1863 г. имѣли:

Въ балтійскомъ флотѣ . .	1846	орудій	25 305	паровыхъ	силъ
— черноморской флотиліи.	170	—	4594	—	—
— каспійской.	67	—	1466	—	—
— сибирской	52	—	1542	—	—
— бѣломорской	»	—	80	—	—
— аральской	»	—	112	—	—
Всего же. .	2136	орудій	33 099	паровыхъ	силъ.

На бумагѣ эта масса орудій и паровыхъ силъ машинъ представляется очень грозною и поражаетъ воображеніе. Не найди вопросъ о бронѣ практическаго примѣненія, — нашъ прекрасный винтовой флотъ былъ бы и въ дѣйствительности силою весьма и весьма почтенною. Но цѣлая флотилія броненосцевъ, съ открытіемъ навигаціи весною 1863 года, могла явиться передъ Кронштадтомъ, а что значили бы противъ *Варрьора* или *Блякъ-Принца* великолѣпные деревянные фрегаты, корветы, клипера, стоившіе милліоновъ денегъ и бездну труда? что значили они, не смотря на все искусство офицеровъ, управлявшихъ ими, и на экипажи, закаленные въ суровой школѣ многолѣтнихъ кругосвѣтныхъ походовъ? *Какъ сила оборонительная*, —*ровно ничего, или очень, очень мало*. Оставаясь въ гаваняхъ Кронштадта (тяжело, прискорбно сознаніе), нашъ флотъ представлялъ бы увы... не болѣе, какъ горючій матеріалъ.... Единственно, что оставалось дѣлать при такой обстановкѣ, т. е. въ видахъ, допускающихъ разрывъ съ первоклассными морскими державами, состояло въ самой спѣшной высылкѣ въ море лучшихъ ходоковъ, которые, разъ выбравшись на просторъ и дождавшись объявленія войны въ дружественныхъ портахъ, попытали бы потомъ на широкомъ раздольѣ океановъ счастіе *Алабамъ* и *Сёмтеровъ*. Остающіяся суда, находясь въ постоянной готовности, могли бы въ крайности воспользоваться

оплошностью непріятеля или непредвидимымъ случаемъ; могли бы при удачѣ (разсчитывая на вынужденное почное бездѣйствіе непріятеля) выхватить два или три изъ броненосцевъ, помощью отчаяннаго абордажа. Конечно, помощь, оказываемая флотомъ, даже при этихъ, очевидно самыхъ неблагопріятныхъ условіяхъ, что нибудь да значила-бы; но, безъ всякаго сомнѣнія, не для такой блѣдной второстепенной роли готовили морскія силы Россіи, люди, въ продолженіе семи лѣтъ стремившіеся къ ихъ возможному усовершенствованію, съ такою поразительною настойчивостью.... Необходимость общей государственной экономіи, урѣзка морскаго бюджета, въ критическую минуту, требующую его увеличиванія, совершенный переворотъ въ морскомъ искусствѣ, послѣдовавшій за повсемѣстнымъ введеніемъ броненоснаго судостроенія, — вотъ преграды (и это уже доказано фактами), о которыя разбились всѣ добрыя желанія, всѣ лучшія вѣрованія морскаго сословія, и если мы считаемъ полезнымъ заявить предъ публикой еще разъ столь печальную истину, то поступаемъ такъ, имѣя въ виду, *что едва бѣда останется за плечами—и снова появятся оберегатели общественнаго блага, проповѣдующіе о дорогой стоимости и безполезности морскихъ вооруженій.*

Показавъ незавидное состояніе, въ которомъ застало морскія силы Россіи польское возстаніе, посмотримъ, что успѣли сдѣлать теперь для возможнаго предотвращенія опасности на будущее время. Добавочный кредитъ былъ данъ, оставалось рѣшить, какъ лучше употребить его, и здѣсь, не будучи вовсе посвященными въ дѣла администраціи, намъ кажется вовсе не труднымъ понять соображенія, руководившія ея дѣйствіями. Въ февралѣ 1863 года, прежде всего и естественно представляется вопросъ, передъ которымъ всѣ другіе отходили на второй планъ: *вопросъ объ оборонѣ Кронштадта.* Для обезпеченія послѣдней, очевидно нужны были суда, удовлетворяющія по возможности слѣдующимъ условіямъ:

1) Мелко сидящія въ водѣ.

2) Отличающіяся возможною поворотливостью, какъ непремѣннымъ условіемъ предстоящаго имъ рода службы, т. е. плаванія по узкимъ и неглубокимъ фарватерамъ.

3) Способныя нести самую большую артиллерію.

4) Покрытыя броней, представляющей ихъ экипажамъ достаточное обезпеченіе противъ орудій, поставленныхъ на судахъ нападающихъ флотовъ.

5) Требующія возможно меньшій срокъ времени для своего окончательнаго изготовленія.

6) Невынуждающія при постройкѣ прибѣгать къ механическимъ приспособленіямъ, превышающимъ средства нашихъ адмиралтействъ и частныхъ заводовъ,—такія суда, которыя можно бы было продолжать строить даже и въ томъ случаѣ, если бы разрывъ заставилъ довольствоваться исключительно рускими матеріалами.

7) Суда, однимъ словомъ, представляющія достаточно гарантій, прошедшія сквозь рядъ дѣйствительныхъ испытаній *и не подвергающія государство опасности отъ неудачи перваго опыта*; неудачи, нерѣдко случавшейся и въ Англіи, и у насъ весьма вѣроятной...

Такими-то именно судами представлялись американскіе мониторы, особенный типъ плавучихъ батарей, созданный Эриксономъ, шведомъ по происхожденію, американцемъ по всему остальному, мониторы, сдѣлавшіе огромный переворотъ въ морскомъ искусствѣ и служащіе и до сихъ поръ темой самыхъ разнообразныхъ толковъ и сужденій. Офицеры, пользующіеся авторитетомъ и уваженіемъ, были посланы заблаговременно въ Соединенные штаты, чтобы изучить на мѣстѣ различные способы американскаго броненоснаго судостроенія. Добывъ чертежи и познакомившись основательно съ мониторами, офицеры эти имѣли случай присутствовать на опытахъ пальбы съ нихъ, сдѣлали съ ними переходъ океаномъ и, переговоривъ съ офицерами, водившими мониторы въ бой, отозвались всѣ единодушно за постройку ихъ у насъ въ Россіи, признавая рѣшительно, что вновь изобрѣтенныя суда американцевъ, удовлетворяя разнообразнымъ условіямъ нашей береговой обороны, *составляютъ къ тому же единственный типъ броненоснаго судостроенія, не превышавшій тогдашнихъ матеріальныхъ средствъ Россіи*... Медлить долѣе было опасно. Каждый день потерянный значилъ многое, и если не только съ 6-ю милліонами, данными въ февралѣ мѣсяцѣ, но даже и съ суммой, въ десять разъ значительнѣйшей, не представлялось возможности обезпечить оборону государства съ моря къ открытію навигаціи 1863 года, то очевидно—единственно, что оставалось дѣлать—*это приняться за постройку такихъ судовъ, которыя могли быть готовы всего скорѣе,—и вотъ рѣшено, строить мониторы*...

Что такое мониторъ—теперь болѣе или менѣе извѣстно всѣмъ слѣдящимъ за современнымъ ходомъ морскаго искусства; но какъ мы говоримъ и съ читателемъ—не морякомъ, то за одно скажемъ здѣсь нѣсколько словъ о судахъ, которымъ, быть можетъ, въ недалекомъ будущемъ, достанется самая дѣйствительная роль при оборонѣ береговъ Финскаго залива... Мониторъ не походитъ ни на одно изъ судовъ, плававшихъ до сихъ поръ на моряхъ и океанахъ; Мониторъ (мы говоримъ о тѣхъ, которые теперь у насъ строятся)—

это большой плотъ, имѣющій въ подводной части образованіе обыкновеннаго плоскодоннаго судна, оконечности его въ кормѣ и носу идутъ въ родѣ длинныхъ остроконечныхъ свѣсовъ. Носовой свѣсъ заключаетъ въ себѣ цилиндръ съ особеннымъ приспособленіемъ для якоря, кормовой прикрываетъ руль и винтъ. Крайняя длина съ бронею и свѣсами 201 футъ; длина между наружною кромкой форштевня и ахтерштевня 159 футъ $2\frac{1}{2}$ д.; наибольшая ширина съ броней 46 футъ. Въ водѣ мониторъ долженъ сидѣть около $11\frac{1}{2}$ фут.; водоизмѣщеніе 1565,87 тоннъ; надъ поверхностью воды корпусъ его возвышается не болѣе 11 дюймовъ. Разстояніе отъ форштевня до крайней оконечности носоваго свѣса, считая съ броней, 15 ф. 7 д.; разстояніе отъ ахтерштевня до крайней оконечности судна сзади 25 футъ; корпусъ весь желѣзный, шпангоуты изъ цѣльныхъ полосъ угловаго желѣза; листы шпунтовыхъ поясьевъ обшивки и двухъ ближайшихъ къ нимъ поясьевъ въ $\frac{5}{8}$ дюйма, вся прочая обшивка состоитъ изъ желѣзныхъ листовъ, толщиною въ $\frac{1}{2}$ дюйм. Кругомъ монитора, съ наружной стороны его, придѣлывается горизонтальный шельфъ, шириною въ 46 дюйм. по срединѣ, съ уменьшеніемъ до 32 дюйм. къ оконечностямъ; шельфъ надежно скрѣпленъ съ корпусомъ и на него кладутся вертикальныя дубовыя чаки въ 17 и 12 дюймовъ; сверхъ послѣднихъ, во всю длину судна идутъ горизонтальные продольные брусья. Какъ чаки, такъ и брусья, сплоченные болтами съ корпусомъ, покрываются пятью слоями одно-дюймовыхъ плитъ брони; три наружные слоя послѣдней простираются отъ верха судна до верха желѣзнаго шельфа, окружающаго его корпусъ; плиты эти идутъ въ глубину на 60 дюйм., четвертая плита имѣетъ глубины 36 дюйм. и пятая, внутренняя, только 30 дюйм. Такимъ образомъ, какъ часть корпуса монитора, выдающаяся на поверхности воды, такъ и часть, углубляющаяся до 5 футъ, блиндированы желѣзомъ и деревомъ довольно серьезно. Шпангоуты связываются здоровыми дубовыми бимсами (*), на которые кладутся составныя палубныя доски въ 7 дюймовъ толщины и въ 8 ширины. Вся палуба сверхъ нихъ покрывается двумя листами брони, толщиною каждый въ $\frac{1}{2}$ дюйма; на поверхности монитора, кромѣ башни и дымовой трубы, ничего нѣтъ; она совершенно гладкая и три люка (въ машину, въ жилую палубу и въ якорное отдѣленіе) закрываются во время сраженія и во время перехода моремъ надежными крышками, также покрытыми броней... Внутренній діаметръ башни 21 футъ, вышина ея 9 футъ; башня

(*) На нѣкоторыхъ изъ строющихся у насъ мониторовъ дубовые бимсы замѣнены желѣзными.

состоитъ изъ 11 слоевъ однодюймовыхъ плитъ, по 20 плитъ въ каждомъ, соединенныхъ между собою вертикально, и такимъ образомъ, чтобы противъ каждой плиты приходился одинъ только пазъ; плиты устанавливаются на плоскомъ кольцѣ, толщиною въ $1\frac{1}{2}$ д. и шириною въ 12 д. Подробности о скрѣпленіи башни и о способѣ ея установки на суднѣ слишкомъ бы утомили читателей неспеціалистовъ, почему ограничимся слѣдующимъ: Башня (вѣсъ которой съ орудіями доходитъ до 12 000 пудовъ) обращается, помощью пароваго механизма, совершенно свободно вокругъ неподвижнаго желѣзнаго вала 12 дюйм. въ діаметрѣ; два орудія самыхъ большихъ калибровъ съ приспособленіемъ, значительно облегчающимъ управленіе, наводятся въ узкіе эллипсоическіе порта, закрывающіеся во время заряжанія толстыми желѣзными ставнями. Какъ только орудіе готово къ выстрѣлу, ставень отворяется и комендоръ даётъ послѣднему должное направленіе. Крыша башни состоитъ изъ обыкновенныхъ рельсовъ, положенныхъ на желѣзные бимсы въ разстояніи между собою 3 дюйма; на нихъ кладутся полудюймовые желѣзные листы, просверленные (для прохода воздуха) дырами, въ $\frac{1}{2}$ дюйма въ діаметрѣ и въ разстояніи одна отъ другой на $1\frac{1}{4}$ дюйма. Въ срединѣ башенной крыши оставляется круглое отверстіе въ 6 ф., надъ которымъ устанавливается рубка для капитана и рулеваго. Имѣя вышину 6 футъ, рубка сплочена изъ 8 однодюймовыхъ плитъ (*); крышка ея образуется изъ 2 выпуклыхъ листовъ, каждый въ 1 дюймъ толщиною. Для обозрѣнія горизонта, въ стѣнахъ, по всѣмъ направленіямъ, дѣлаются отверстія. Дно рубки состоитъ изъ толстаго желѣзнаго карлингса, на которомъ она утверждается, и рѣшетчатыхъ дубовыхъ люковъ. Рубка, оставаясь постоянно неподвижною (башня вертится вокругъ нея), заключаетъ въ себѣ штурвалъ отъ руля, переговорныя трубы въ башню и въ машину и телеграфъ для передачи приказаній механику управляющимъ послѣднею. Корпусъ монитора раздѣляется башеннымъ отдѣленіемъ на 2 части; передняя занята якорной каютой, помѣщеніемъ капитана, офицеровъ и команды, бомбовымъ и пороховымъ погребами. Въ задней части помѣщаются угольные ящики (съ топливомъ на 5 дней); машина въ 160 нарицательныхъ силъ (которая, судя по результатамъ, полученнымъ въ Америкѣ, должна дать судну отъ 7 до 9 узловъ ходу) и съ двумя приводами въ 16 силъ—для вращенія башни, и для вентиляціи. Провизіи и воды на 100 человѣкъ офицеровъ и матросъ, мониторъ беретъ на двѣ недѣли; компасъ, для

(*) Два изъ десяти строющихся у насъ мониторовъ, а именно мониторы: «Колдунъ» и «Вѣщунъ», будутъ имѣть рубки, состоящія изъ 11 плитъ.

возможнаго уменьшенія девіаціи, (такъ какъ судно желѣзное), помѣщается на съемной мѣдной трубѣ, утверждаемой наверху капитанской рубки. Труба въ нижнемъ своемъ основаніи оканчивается зеркаломъ; румбы картушки, отражаясь въ послѣднемъ, даютъ возможность управляться судномъ при переходахъ изъ порта въ портъ. Что-же касается до сраженія, то монитору, предназначенному исключительно для береговой обороны, не трудно обойдтись во время боя вовсе безъ компаса; американцы, по крайней мѣрѣ, въ подобныхъ случаяхъ убирали компасъ и, управляясь на глазъ, маневрировали на такихъ фарватерахъ, которые ни чѣмъ не лучше кронштадтскихъ...

Познакомивъ читателей въ возможно сжатомъ очеркѣ съ тѣмъ, что́ такое мониторы, мы считаемъ своимъ долгомъ сказать, что, хотя въ настоящемъ своемъ видѣ суда эти имѣютъ довольно серьезные недостатки, и подлежатъ въ будущемъ многочисленномъ усовершенствованіямъ, но не только въ маѣ 1863 года, когда разрѣшено было у насъ приступить къ ихъ постройкѣ, но даже и теперь, между многочисленными типами современныхъ броненосцевъ, врядъ ли найдутся такіе, которые болѣе мониторовъ соотвѣтствовали бы нашимъ средствамъ и условіямъ нашей береговой обороны.... Обратить всѣ усилія исключительно на постройку мониторовъ, было бы нелѣпо, но одинъ, другой десятокъ подобныхъ судовъ, вмѣстѣ съ нѣсколькими броненосными фрегатами и батареями,—сила весьма почтенная, которая, въ ожиданіи будущаго развитія флота, во всякомъ случаѣ уменьшитъ охоту *нашихъ доброжелателей* мѣшаться во внутреннія, домашнія дѣла Россіи...

Рѣшившись начать постройку мониторовъ, получивъ необходимыя денежныя средства, затрудненія еще не оканчивались. Заказывать суда во Франціи и Англіи нечего было и думать: тяжелая, недавно пережитая зависимость отъ иностранцевъ была слишкомъ въ памяти; оставалось одно, — *обратиться къ тому что́ у насъ есть дома*, т. е. къ нашимъ адмиралтействамъ и къ нашимъ частнымъ заводамъ... Тутъ повторилась исторія, случившаяся во время восточной войны.... Заводы откликнулись на зовъ правительства и хотя вѣра въ процвѣтаніе домашняго механическаго производства была вообще сильно поколеблена многочисленными заказами за границей, хотя нѣнѣкоторые изъ создавшихся въ 1856 году заводовъ окончательно пали подъ бременемъ иностранной конкуренціи, но за то и выгоды, предвидѣвшіяся при спѣшной постройкѣ броненоснаго флота, были немаловажны, а какъ къ тому же необходимость развитія въ Россіи заводскаго дѣла при повсемѣстномъ введеніи желѣзнаго судострое-

нія не подлежала уже болѣе сомнѣнію, то охота къ казеннымъ заказамъ выступила снова на сцену и по соображеніи средствъ казенныхъ адмиралтействъ съ обезпеченіями, представляемыми наиболѣе надежными изъ частныхъ заводовъ, постройка мониторовъ распредѣлена нижеслѣдующимъ образомъ:

Мониторы «Ураганъ» и «Тифонъ» рѣшено строить казенными средствами, «Броненосецъ» и «Латникъ» отданы съ подряда заводу Карра и Макферсена, «Перунъ» и «Лава» заказаны на заводѣ Полетики и Семяникова, «Стрѣлецъ» и «Единорогъ» строятся на галерномъ островкѣ подрядчикомъ Кудрявцевымъ, и наконецъ, заказъ двухъ мониторовъ «Вѣщунъ» и «Колдунъ» принялъ на себя агентъ общества Кокериль, Садуань, съ тѣмъ, чтобы суда эти были собраны и отдѣланы окончательно въ Россіи, для чего общество обязывалось устроить на Гутуевскомъ островѣ верфи и мастерскія со всѣми необходимыми приспособленіями. Здѣсь не лишнее замѣтить, что какъ казенныя адмиралтейства, такъ и частные заводы, были вовсе неготовы къ желѣзному и въ особенности къ броненосному судостроенію; такимъ образомъ, въ апрѣлѣ мѣсяцѣ, т. е. въ то время, когда рѣшено приступить къ постройкѣ мониторовъ, въ петербургскомъ адмиралтействѣ, въ томъ зданіи, гдѣ теперь устроена великолѣпная мастерская, помѣщались лѣса; подъ крытымъ элингомъ, гдѣ строится «Тифонъ», не были вколочены еще и сваи; на Галерномъ островкѣ не существовало ни мониторскихъ элинговъ, ни тѣхъ мастерскихъ, которыя этотъ клочекъ земли, покрытый 3 года назадъ грудой щепы, превратили теперь въ одно изъ лучшихъ современныхъ адмиралтействъ Россіи... Положеніе частныхъ заводовъ при полученіи ими заказовъ было не лучше. Большой части изъ нихъ пришлось не только строить суда, но и самимъ обстраиваться. Припомнивъ же необходимость почти одновременнаго спѣшнаго выписыванія изъ-за границы дорогихъ механическихъ станковъ и различныхъ сортовъ желѣза, цѣна, въ которую правительству обойдутся мониторы, не поражаетъ неумѣренностью, такъ наприм. два монитора, строющіеся на заводѣ Карра и Макферсена, съ машинами въ 160 силъ, башнями, башенными механизмами, внутренней отдѣлкой и станками для орудій обойдутся въ 1 137 913 рублей, т. е. цѣна каждаго изъ нихъ 568 956руб. 50 коп. Стоимость обоихъ мониторовъ, отданныхъ съ подряда заводу Полетики (не считая механизмовъ заказанныхъ на ижорскихъ заводахъ) 977 900 руб. Стоимость двухъ мониторовъ у г. Садуаня, тоже съ машинами, спускомъ на воду и прибавками за передѣлки, рѣшенныя послѣ заключенія контракта, всего 1 106 000 или 553 000 за каждый. Подрядчикъ Кудрявцевъ, по совершенной новости дѣла не

будучи въ состоянiи опредѣлить заранѣе слѣдуемой ему платы, предложилъ назначить ее по соображенiи съ стоимостью остальныхъ судовъ этого рода, заказанныхъ на частныхъ заводахъ. Цѣны мониторовъ «Ураганъ» и «Тифонъ», постройка которыхъ производится казенными средствами, не приведены въ извѣстность; башни для нихъ заказаны на ижорскихъ заводахъ, а машины—на заводѣ Берда, обязавшагося изготовить ихъ къ апрѣлю мѣсяцу настоящаго 1864 года.

Если прибавить, что срокъ, назначаемый правительствомъ для полнаго изготовленiя мониторовъ къ дѣйствительной службѣ, чрезвычайно коротокъ, а именно 1 iюня 1864 года, то нельзя не согласиться, что первый приступъ къ желѣзному броненосному судостроенiю въ Россiи сопровождался удачею, тѣмъ болѣе, что, не смотря на многочисленныя и весьма серьезныя препятствiя, общiй ходъ работъ даетъ надежду, что мониторы поспѣютъ во-время (*). Въ числѣ препятствiй, о которыхъ упомянуто выше, особенно бросается въ глаза затруднительность какъ для частныхъ заводовъ, такъ и для казенныхъ адмиралтействъ—найдти одновременно достаточное количество опытныхъ мастеровыхъ, хотя отчасти отвѣчающихъ никогда небывалой прежде потребности. Заводы, строившiе лишь маленькiе пароходики, или исключительно занятые поставкою паровыхъ механизмовъ, получивши заказъ на постройку нѣсколькихъ большихъ судовъ, вынуждены были употребить въ дѣло уже не какихъ нибудь десятковъ семь или восемь народу, а сотни и даже тысячи. Работа, продолжавшаяся лѣтомъ отъ зари до зари и зимою при газовомъ освѣщенiи, не менѣе 12 часовъ въ сутки, значительно подняла заработную плату, а совершенная увѣренность, что неужившихся на одномъ заводѣ, тотчасъ же и съ удовольствiемъ примутъ на другомъ, дала поводъ къ частымъ переходамъ съ мѣста на мѣсто, чрезъ что требовательность всѣхъ мастеровыхъ безъ изъятiя доходила до крайнихъ предѣловъ... Въ заключенiе, для возможно полнаго выясненiя вопроса броненоснаго судостроенiя, постараемся разобрать (насколько это намъ доступно) нѣсколько мнѣнiй о мониторахъ, мнѣнiй появившихся въ средѣ людей, вполнѣ признающихъ современное значенiе броненоснаго флота. Что касается собственно до постройки, многiе, говоря объ ней, постоянно сѣтовали на то, что башни дѣлаются изъ 11 однодюймовыхъ листовъ, а не сплошныя, т. е. не изъ $4^1/_2$ или $5^1/_2$ дюймов. плитъ... Несправедливость подобнаго укора доказать не трудно: вовсе не думая опровергать превосходства сплошной брони передъ

(*) Мониторы «Броненосецъ» и «Латникъ» уже спущены на воду. См. нижѣ въ отдѣлѣ Брон. Судостр. *Ред.*

слоеною (какъ по крѣпости, такъ и по относительной легкости первой изъ нихъ), стоитъ лишь вспомнить о времени, когда съ заводчиками заключались контракты. Время это было—начало польскаго возстанія. Въ продолженіе цѣлаго лѣта (1863 года) возстаніе не прекращалось; положеніе политическихъ дѣлъ самое натянутое, каждую минуту можно было ждать разрыва; получить сплошную броню въ Россіи не только для 11 мониторовъ (*), 2-хъ батарей и 2-хъ фрегатовъ, но даже и для одного судна было рѣшительно не откуда. Лучшій изъ англійскихъ заводчиковъ, Браунъ (въ Шефильдѣ), съ трудомъ взялся къ закрытію навигаціи 1863 года доставить всего 196 плитъ, тогда какъ на одинъ фрегатъ «Севастополь» ихъ нужно 314; потомъ, предполагая даже, что нашли бы средства заказать сплошную броню за границею для всѣхъ вновь строющихся судовъ, невольно является вопросъ: какъ бы пришлось изворачиваться въ случаѣ разрыва? Наконецъ, плиты въ дюймъ толщины,—не говоря уже о томъ, что ихъ всегда можно добыть у себя дома,—имѣютъ то важное преимущество, что башни, изъ нихъ сдѣланныя, какъ нельзя лучше прошли сквозь боевое испытаніе. При экстренной работѣ на срокъ, располагая очень немногими инженерами, знакомыми съ броненоснымъ судостроеніемъ, дѣлать первый опытъ постройки башень изъ сплошныхъ плитъ было бы врядъ-ли своевременно, въ особенности же имѣя въ виду, что американскіе мониторы, сражавшіеся съ крѣпостями, показали неоднократно, что они способны выдержать такой огонь, который нашимъ мониторамъ, предназначеннымъ преимущественно для сраженія съ судами, испытать по всей вѣроятности никогда не удастся! Трудность пріобрѣсти броню въ прошломъ году за границей доказывается еще и тѣмъ, что когда, вслѣдствіе ускоренія работъ на фрегатѣ «Севастополь», батареяхъ «Не-тронь меня» и «Кремль» нашлись вынужденными заказать Брауну 2800 тоннъ сплошныхъ плитъ (въ $4^1/_2$ дюйма и менѣе), согласившись даже для скорѣйшаго исполненія заказа отказаться отъ общепринятой пробы, Браунъ (не смотря на громадныя средства завода, перваго въ Англіи по броненосному производству) къ октябрю мѣсяцу 1863 года доставилъ, вмѣсто обѣщанныхъ 2800 тонновъ, цѣлою тысячею тонновъ менѣе;—что-же бы было, еслибы башни мониторовъ дѣлались не изъ слоеной брони? Очевидно, онѣ не поспѣли-бы къ сроку,—случайность весьма непріятная, въ особенности при настоящемъ политическомъ горизонтѣ Европы, когда весна 1864 года должна застать Россію вооруженною и готовою.

(*) 11-я лодка «Смерчъ»; объ ней будетъ сказано ниже.

Когда постройка мониторовъ была рѣшена, контракты заключены и работа кипѣла, адмиралъ Дюпонъ, начальствовавшій федеральной эскадрой въ дѣлѣ подъ Чарльстономъ, напечаталъ, для своего оправданія, рапорты всѣхъ командировъ судовъ, участвовавшихъ подъ его командой въ неудачной бомбардировкѣ. Дѣйствіе этихъ офиціальныхъ свѣдѣній на общественное мнѣніе было непріятное и тяжелое; извѣстіе о погибели монитора *Вихавкенъ* усилило общее недовѣріе къ вновь строющимся судамъ, и въ это время не разъ случалось слышать наборъ фразъ, самыхъ громкихъ, десятки обвиненій, самыхъ неосновательныхъ: «Ну ужъ эти мониторы, дрянные плоты, созданные для потопленія и ничего болѣе», говорили одни. «Постройка сразу 10 мониторовъ, да это безуміе»—говорили другіе. «Посмотрите какое фіаско американскій флотъ потерпѣлъ подъ Чарльстоуномъ»—кричали со всѣхъ сторонъ... «Деревянныя суда и тѣ даже сдѣлали бы несравненно болѣе»!... Не было помину о томъ, какъ тотъ же самый *Вихавкенъ* пятью выстрѣлами заставилъ спустить флагъ великолѣпную *Атланту*, гордость и надежду южанъ; не бралась во вниманіе нелѣпость нападенія съ судами, несущими всего 14 орудій, на форты, имѣющіе ихъ въ 20 разъ болѣе, форты, надежно казематированные и блиндированные. Двѣ статьи Морскаго Сборника, подробно разбиравшія чарльстоунское дѣло, прошли почти незамѣченными; въ журналахъ стали попадаться выходки, заходившія еще далѣе. Вопросъ: нуженъ-ли броненосный флотъ? сдѣлался спорнымъ вопросомъ, и нашлись даже люди (какъ напримѣръ авторы передовыхъ статей «Сѣверной Пчелы»: Военный идеализмъ, Кронштадтъ и фортъ Сомтеръ), которые не шутя вздумали увѣрять публику, что англійскій парламентъ и французскій законодательный корпусъ, вотировавшіе милліоны для перестройки флотовъ, дѣйствовали по модѣ, пущенной въ ходъ Наполеономъ III, и сами не понимали что дѣлали!.. Отвѣчать на подобные доводы послѣ всего сказаннаго выше, значило бы повторять сказанное; здѣсь же припомнимъ только сторонникамъ деревянныхъ судовъ во чтобы то ни стало, что мониторъ *Нантукетъ* попавъ подъ перекрестный огонь 100 орудій величайшихъ размѣровъ, дѣйствовавшихъ по немъ въ продолженіе 37 минутъ на разстояніи 200 сажень, *не имѣлъ въ башнѣ ни одного убитаго и ни одного раненаго*; припомнивъ это, спросимъ: какое деревянное судно послѣ такого испытанія было бы готово на другой день возобновить нападеніе? Мониторъ *Потапско* (свѣдѣніе изъ United Service Gazette) въ продолженіе 11 мѣсяцевъ издержалъ 720 пудовъ пороху, 3120 пудовъ снарядовъ, участвовалъ въ 28 сраженіяхъ, вынесъ удары 400 ядеръ, попавшихъ въ него, и до сихъ поръ, какъ ни въ чемъ ни бывало,

продолжаетъ дѣятельную боевую службу. Будучи твердо увѣрены, что всѣ понимающіе дѣло раздѣлятъ наше мнѣніе, мы думаемъ, что не найдется капитана деревяннаго 130 пушечнаго винтоваго корабля лучшаго флота въ мірѣ, рѣшившагося бы безъ явной необходимости атаковать небольшой башенный плотъ (напримѣръ въ родѣ *Потапско*), вооруженный всего 2 орудіями!... Мониторъ неспособенъ къ дальнимъ переходамъ и продолжительнымъ плаваніямъ—говорятъ противники башенной системы; но такъ какъ мониторы, строющіеся въ настоящее время въ Россіи, *предназначены исключительно для береговой обороны*, подобная неспособность ровно ничего не доказываетъ. Наука броненоснаго судостроенія подвигается быстро впередъ; эскадры броненосцевъ разныхъ конструкцій уже переходятъ океаны, и не пляску медвѣдей напоминаетъ ихъ плаваніе (сравненіе автора статей Сѣверной Пчелы), а напротивъ, далеко оставляютъ за собою самыя смѣлыя надежды и вѣрованія. *Маджента*, *Сольферино*, *Варріоръ* и *Блякъ-Принцъ* двигаются среднимъ числомъ до 13-ти миль въ часъ, а если ихъ еще нельзя быть можетъ употреблять для посылокъ на отдаленныя станціи, то изумительные результаты, до которыхъ броненосное судостроеніе дошло въ промежутокъ какихъ нибудь трехъ или четырехъ лѣтъ, во всякомъ случаѣ не оставляетъ сомнѣнія, что скоро, очень скоро статья въ родѣ *Военнаго идеализма* сдѣлается анахронизмомъ даже для нашей вообще мало знакомой съ флотомъ публики!... Парусныя и винтовыя суда ежегодно погибаютъ сотнями. Возьмется развѣ кто нибудь утверждать, что десятки тысячъ такихъ же судовъ идущихъ по ихъ слѣдамъ, неспособны для службы на морѣ? Несчастный *Вихавкенъ* затонулъ, быть можетъ, вслѣдствіе неосторожности, поспѣшности или какого нибудь промаха во время постройки. Слѣдуетъ-ли отсюда, что всѣхъ мониторовъ ждетъ одинаковая участь,—и какимъ образомъ отдѣльный, весьма обыкновенный случай выставлять за общее и непреложное правило?...

Распространясь о мониторахъ съ такою подробностію, мы желали познакомить читателей сколько возможно лучше съ судами, которыхъ ожидаетъ самая видная и дѣятельная роль при оборонѣ Кронштадта. Постройкой мониторовъ, однакоже, не ограничивается все, что сдѣлано и что предполагается сдѣлать въ видахъ дальнѣйшаго развитія морскихъ силъ нашего отечества. Фрегаты «Севастополь» и «Петропавловскъ», плавучія батареи «Первенецъ», «Нетронь-меня», «Кремль», двухбашенная лодка «Смерчь» съ куполами системы Кольза, строятся, или какъ напр. «Первенецъ», окончательно отдѣлываются въ нашихъ адмиралтействахъ и на нашихъ заводахъ. «Се-

вастополь», «Нетронь меня» и «Смерчь» должны быть окончены въ навигацію этого лѣта; «Петропавловскъ» и «Кремль» поспѣютъ годомъ позже и, что всего утѣшительнѣе, *русскій броненосный флотъ* (за исключеніемъ «Первенца») создается у себя дома, правда, не совершенно безъ пособія иностранцевъ, но по тому, какъ идетъ дѣло, нужно надѣяться, что недалеко то счастливое время, *когда каждый броненосецъ, выходящій изъ русскаго порта* (какой-бы онъ конструкціи и размѣреній ни былъ), *будетъ построенъ изъ русскаго желѣза, русскими инженерами, покрытъ русскою бронею, снабженъ русскою машиною и вооруженъ русскою артиллеріею....* Тогда только всѣмъ интересующимся будущностію нашего флота можно будетъ вздохнуть свободнѣе, тогда только разсыпятся прахомъ краснорѣчивыя фразы людей, утверждающихъ, съ легкой руки Ксавье Раймона, что содержаніе броненоснаго флота, превышая средства русскаго народа, никогда не можетъ привиться къ нашей бѣдной и неблагодарной почвѣ!.. Теперь же, показавъ на сколько съумѣли, то, что сдѣлано въ столь короткій промежутокъ времени, и то, на что можно надѣяться въ будущемъ, мы, конечно, не станемъ увѣрять читателей, что развитіе русскихъ морскихъ силъ—фактъ уже совершившійся, или чтобы для стоящихъ въ главѣ морской администраціи наступилъ моментъ отдыха на лаврахъ. Нѣтъ и далеко нѣтъ! Въ морскомъ будущемъ Россіи не все розоваго цвѣта, есть темныя пятна, есть и препятствія, къ сожалѣнію заключающіяся отчасти въ насъ самихъ, въ апатіи нашего національнаго характера, въ маломъ знакомствѣ массы съ спеціальными вопросами. Пройдетъ бѣда, наприм. и снова появятся краснорѣчивые доводы, свидѣтельствующіе о наступленіи аркадскихъ временъ. Флотъ, армія, орудіе, броня,—да вѣдь это, скажутъ намъ, наслѣдіе прошлыхъ вѣковъ, безсмысленное и грубое варварство! Разсужденіе о подобныхъ вещахъ заклеймится печатью отсталости; повсюду раздадутся крики: «Прочь матеріальная сила; да здравствуетъ сила разума!..» Флотъ—дорогое созданіе глубоко обдуманной системы, нуждающейся для своего поддержанія въ своевременныхъ денежныхъ средствахъ, опять отойдетъ на самый задній планъ...И что-же, на долго-ли продлится иллюзія? До первой, по видимому можетъ быть и ничтожной политической случайности—отвѣтимъ мы...и все мирныя, счастливыя грезы какъ бы и не существовали, и опять начнутся вооруженія на скорую руку, поглощающія въ нѣсколько мѣсяцевъ экономію многихъ лѣтъ!... Тутъ приходятъ въ голову возраженія, нерѣдко слышанныя въ кругу людей, жаждущихъ мирнаго прогресса.... Зачѣмъ же вооружаться, навѣрное скажутъ они? Къ чему грозить и быть вѣчнымъ пугалой! Пусть

знаютъ всѣ, что мы ничего не хотимъ, никого сами не тронемъ и тогда насъ оставятъ въ покоѣ! Да, хорошо, когда бы такъ, и чего-же лучше, если бы разсужденіе, теоретически не подлежащее сомнѣнію, перешло наконецъ въ дѣйствительную жизнь народовъ! На дѣлѣ, къ несчастію, видимъ противное. Десятки сложныхъ политическихъ вопросовъ ожидаютъ рѣшеній; вездѣ идутъ приготовленія къ войнѣ, и государству, сплоченному изъ 70 милліоновъ народа, предсказать мирное будущее на 30 или 40 лѣтъ впередъ было бы тѣмъ большею нелѣпостію, что оно ничѣмъ не обезпечивается даже на годъ, или много что на два года времени... Вооружаться съ завоевательными идеями, строить милліонные корабли для нападенія,—да избавитъ насъ Богъ отъ чего нибудь подобнаго; но имѣть морскія силы, способныя обезпечить оборону, политическіе и коммерческіе интересы страны,—вотъ прямое назначеніе русскаго военнаго флота. И деньги, затраченныя для скорѣйшаго достиженія столь священной цѣли, никогда и ни въ какомъ случаѣ не пропадаютъ даромъ...

Упомянувъ о препятствіяхъ, могущихъ задержать дальнѣйшее развитіе морскихъ сооруженій, скажемъ нѣсколько словъ о томъ, что сдѣлано какъ для водворенія броненоснаго судостроенія въ Россіи, такъ и для избѣжанія многоцѣнныхъ заграничныхъ заказовъ. Вопросъ, какимъ образомъ обезпечить постройку броненосцевъ у себя дома съ наименьшими пожертвованіями для казны, одинъ изъ самыхъ сложныхъ и спорныхъ вопросовъ. Въ Англіи, какъ и у насъ, военныя суда строятся въ казенныхъ адмиралтействахъ, или съ подряда. Для избѣжанія огромныхъ расходовъ на возведеніе новыхъ заводовъ, новыхъ элинговъ, мастерскихъ, пріобрѣтеніе механическихъ станковъ и вообще всѣхъ сложныхъ приспособленій новаго судостроенія, казалось бы съ перваго раза наиболѣе выгоднымъ отдавать постоянно заказъ судовъ съ подряда частнымъ заводчикамъ. На дѣлѣ это, однакожъ, признано неудобнымъ вездѣ, въ особенности же въ Россіи, при маломъ развитіи механическаго и желѣзнаго производства. Раздѣлить работы между адмиралтействами и наиболѣе надежными изъ подрядчиковъ—большое облегченіе для первыхъ и очень выгодно для правительства при непредвидимыхъ экстренныхъ вооруженіяхъ. Положиться же на однихъ частныхъ заводчиковъ, отдать будущность флота въ совершенную зависимость коммерческихъ разсчетовъ *не только было бы большимъ рискомъ, но свидѣтельствовало бы о полномъ отсутствіи пониманія дѣла.* Заводчики, зная, что безъ нихъ обойдтись не могутъ, будучи твердо увѣрены, что разъ на всегда рѣшено не прибѣгать къ заграничнымъ заказамъ, кончили бы между собою окончательною стачкою; цѣнность судострое-

нія возвысилась бы до крайнихъ предѣловъ, и рано ли, поздно ли, необходимость въ казенныхъ адмиралтействахъ дала бы себя снова чувствовать. Въ Англіи и во Франціи, не смотря на цвѣтущую частную промышленность, обѣщающую значительную конкуренцію, и тамъ (въ послѣднее время въ особенности) многія военныя суда строятся казенными средствами. Въ Соединенныхъ штатахъ, гдѣ колосальная цифра расходовъ на содержаніе флота на военной ногѣ (*) и всегдашняя возможность обойдтись частными верфями и заводами, казалось бы, отнимали всякій предлогъ для казеннаго судостроенія, затрачиваются большія суммы для того, чтобы довести адмиралтейства до возможнаго совершенства. Наконецъ, и главное, много ли въ Россіи заводовъ, способныхъ принять на себя милліонные подряды современныхъ броненосцевъ; благоразумно ли дожидаться, пока настоятельная потребность вызоветъ ихъ развитіе? Заводы Полетики, Макферзена; Кудрявцевъ, работающій на казенной верфи; общество Кокериль устроившее небольшія мастерскія на Гутуевскомъ островѣ; Бердъ, исключительная спеціальность котораго —постройка паровыхъ механизмовъ; нѣсколько небольшихъ заводовъ той же спеціальности,—вотъ и всѣ наши частныя средства въ окрестностяхъ Петербурга. Дать имъ какъ можно болѣе дѣла, способствовать всѣми силами къ ихъ процвѣтанію, безъ сомнѣнія,—разсчетъ простой и вѣрный; отдаться же имъ съ руками и ногами, вселить въ нихъ увѣренность, что казна сама ничего не можетъ,—да это бы равнялось созданію монополіи нѣсколькихъ личностей! Заводы работали бы тогда только на флотъ, существовали бы только флотомъ и, конечно, въ скоромъ времени устроились бы такъ хорошо, что всякая конкуренція съ ними возникающихъ вновь механическихъ предпріятій была бы положительно немыслима.... Развивая столь важную отрасль промышленности, какъ машинное производство, морская администрація обязана думать не объ удовлетвореніи только потребностей минуты, но и о томъ, чтобы прочное водвореніе машиннаго дѣла въ Россіи могло принести пользу, мало того что флоту, но и государству вообще. Конкуренція казенныхъ адмиралтействъ (конечно умѣренная) не подорветъ заводчиковъ, ведущихъ дѣло на чистоту, а не съ тѣмъ, чтобы сорвать дорогой подрядъ и потомъ успокоиться на лаврахъ. Заводъ, въ особенности существующій не одними казенными заказами, всегда будетъ въ состояніи предъявить цѣны дешевле казенныхъ; опасеніе, слѣдовательно, чтобы постройка военныхъ судовъ перешла исключительно въ казну,

---

(*) Послѣдній морской бюджетъ Сѣверо-Американскихъ штатовъ 190 мил. руб. сер.

не можетъ заставить опустить руки; между тѣмъ, убѣжденіе, что, въ случаѣ несовершенства работы или неумѣренности цѣнъ, правительство въ состояніи обойдтись собственными средствами, заставитъ заводчиковъ изыскивать всевозможные способы къ совершенствованію ихъ производства, тѣмъ болѣе, что (повторимъ еще разъ) при размѣрахъ, принимаемыхъ повсемѣстно морскими вооруженіями, и небольшомъ числѣ частныхъ заводовъ въ Россіи, остаться имъ безъ дѣла врядъ ли придется...Конкурировать съ такими фирмами, какъ Модзлея, Пенна, Гомфрейса или знаменитая Темзенская компанія, безъ сомнѣнія гг. Полетикѣ, Берду и Макферзену далеко не подъ силу, но конкуренція наприм. съ адмиралтейскими ижорскими заводами, имѣя свою долю хорошаго, ужаснуть или обезкуражить, уже конечно, не можетъ. Работы (сколько можно судить по настоящему) для всѣхъ предстоитъ не мало, и, вовсе не будучи посвященными въ соображенія администраціи, на основаніи самаго простаго разсчета, не трудно предсказать: *Что чѣмъ лучше и добросовѣстнѣе станутъ исполнять заказы подрядчики, тѣмъ менѣе казнѣ придется давать чувствовать возможность обойдтись безъ содѣйствія ихъ заводовъ.*

Выше было сказано, что кромѣ мониторовъ строятся еще другія суда; постройка ихъ распредѣлена слѣдующимъ образомъ: фрегатъ «Севастополь», строившійся въ Кронштадтѣ съ подряда Кудрявцевымъ, обращенъ въ броненосный; броня выписана изъ Англіи, фрегатъ предполагается вооружить 28 орудіями, машина для него, въ 800 нарицательныхъ силъ, изготовлена на ижорскихъ заводахъ. Надѣются, что фрегатъ выйдетъ въ море еще въ навигацію 1864 года. Всѣ приспособленія для сгибанія плитъ брони и для сложныхъ работъ броненоснаго судостроенія въ кронштадтскомъ портѣ приводятся въ исполненіе, и недалеко то время, когда, вмѣстѣ съ средствами, представляемыми обширнымъ ремонтнымъ заведеніемъ (или правильнѣе пароходнымъ заводомъ), кронштадтскій портъ будетъ имѣть возможность безъ особенныхъ затрудненій покрывать броней и окончательно отдѣлывать какъ суда, изготовляющіяся въ немъ самомъ, такъ и суда, которыя съ этой цѣлью будутъ приводиться изъ С.-Петербурга. Фрегатъ «Петропавловскъ» строится въ удлиненномъ элингѣ петербургскаго новаго адмиралтейства, обращается въ блиндированный, будетъ покрытъ броней кругомъ: въ средней части плитами въ $4^1/_2$ дюйма съ постояннымъ утоньшеніемъ къ оконечностямъ (начиная съ $^1/_3$ длины) до $2^1/_2$ дюймовъ; ниже ватеръ-линіи броня пойдетъ на 5 футъ, толщина ея въ подзорѣ кормовой части $1^3/_4$ д. Длина фрегата 298 футъ, ширина 55 ф. 8 дюйм.; углубленіе въ полномъ грузу форштевнемъ 22 ф. 8 д., ахтерштевн.

24 ф. 6 д.; водоизмѣщеніе 6 040 тоннъ; высота нижней кромки бортовъ отъ горизонта воды предполагается 7 ф.; Броня для фрегата заказана на заводѣ Брауна въ Шефильдѣ (*); таранъ отковывается на адмиралтейскихъ ижорскихъ заводахъ; механизмъ, въ 800 нарицательныхъ силъ, изготовляется у Берда; стоимость механизма 420 370 р.; постройка же собственно фрегата съ броней обойдется казнѣ въ 1 420 113 р. $13^1/_2$ к. «Петропавловскъ» предполагается вооружить 24 стальными 8 дюймовыми орудіями; спущенъ на воду будетъ лѣтомъ 1864 года.

На Галерномъ островкѣ, кромѣ 2 мониторовъ, строимыхъ съ подряда Кудрявцевымъ, изготовляются, тоже съ подряда, англійскимъ заводчикомъ Митчелемъ: батарея «Нетронь-меня» и 2-хъ башенная лодка «Смерчъ». «Нетронь-меня»—снимокъ «Первенца» съ нѣкоторыми измѣненіями во внутреннемъ расположеніи, и съ тою разницею, что вмѣсто машины въ 300 силъ съ завода Модзлея, поставленной на «Первенцѣ», «Нетронь-меня» снабжается машиною въ 450 силъ съ корабля «Константинъ», ремонтированной на заводѣ Берда. Лодка «Смерчъ» обойдется правительству въ 69 970 фунт. стерлин. (считая тутъ и броню съ машиной). Длина лодки 183 ф. 5 д., ширина 38 ф. 2 д., глубина интрюма 14 футъ, углубленіе въ полномъ грузу 10 ф. 6 д., строевыхъ тоннъ 1 246. На лодкѣ поставятся двѣ башни, системы капитана Кольза, 22 фута въ діаметрѣ; башни будутъ обшиты блиндажными плитами $4^1/_2$ дюйм., съ значительнымъ утолщеніемъ противъ портовъ орудій. Корпусъ судна обошьется во всю длину тоже $4^1/_2$ дюймовыми плитами, за исключеніемъ пространства по 15 ф. съ носу и съ кормы, гдѣ толщина обшивки не будетъ превышать 4 д. Лодка въ вышину блиндируется по срединѣ на 7 ф.; блиндированный поясъ корпуса судна къ носу и къ кормѣ постоянно съуживается. На «Смерчѣ» установится паровая машина съ двумя винтами въ 200 нарицательныхъ силъ, съ завода Модзлея и Фильда. Въ средней части, на пространствѣ по длинѣ въ 109 футъ, устроиваются двойныя стѣны и и двойныя днища, раздѣленныя поперечными переборками на нѣсколько отсѣковъ, которые можно наполнять водой. Въ каждую башню «Смерча» предполагается поставить по одному 8 дюйм. сталь-

(*) Цѣны на броню, предложенныя Брауномъ, дешевле всѣхъ англійскихъ заводовъ, и даже для русскаго правительства (вѣроятно, желая обезпечить себѣ заказы въ будущности) Браунъ поставляетъ броню дешевле, чѣмъ для англійскаго. Такимъ образомъ прямая плита длиною 16 фут., шириною 3 ф. 3 д. обходится отъ 28 до 45 фун. стерлинг. за тоннъ, смотря по толщинѣ брони (отъ 3 до $4^1/_2$ дюймовъ) съ доставкою въ Гулль или Лондонъ. Дальнѣйшая доставка на счетъ нашего правительства.

ному орудію, и лодка должна быть окончательно изготовлена въ навигацію 1864 года. Такимъ образомъ, какъ видно изъ настоящаго бѣглаго очерка, на Галерномъ островкѣ строится 4 броненосныхъ судна,—шагъ впередъ весьма ощутительный, если вспомнить, чѣмъ былъ островокъ не болѣе какъ три года назадъ. Не вдаваясь въ подробности, которыя желающіе всегда найдутъ въ печатаемыхъ ежегодно отчетахъ морскаго вѣдомства, скажемъ, что только-что созданныя мастерскія Галернаго островка обладаютъ всѣми новѣйшими приспособленіями броненоснаго судостроенія, снабжены кранами, поднимающими значительныя тяжести, желѣзными дорогами, освѣщены газомъ; однимъ словомъ, на тѣсномъ пространствѣ небольшаго островка соединено все необходимое для постройки четырехъ судовъ, и если вспомнить, что въ новомъ адмиралтействѣ строятся три судна и все сказанное о кронштадтскомъ портѣ, трудно не согласиться, что адмиралтейства, послѣ коренныхъ реформъ послѣднихъ лѣтъ, представляютъ для броненоснаго судостроенія средства серьезныя и дѣйствительныя. Обративъ же вниманіе на количество заказовъ для флота, исполняемыхъ частными заводами, можно утверждать, съ фактами въ рукахъ, что доводы г. Ксавье Раймона и авторовъ статей Русскаго Слова и Народнаго Богатства о невозможности броненоснаго флота въ Россіи, основанные на недостаточности механическихъ средствъ внутри государства, лишаются вѣроятія даже теперь; что же будетъ, когда потребности желѣзнаго производства, съ каждымъ годомъ усиливающіяся, заставятъ приняться за усовершенствованія горныхъ промысловъ и механическаго дѣла? Лѣса, необходимые для постройки огромныхъ современныхъ деревянныхъ судовъ, приходилось выписывать изъ-за границы; желѣза же для созданія флотовъ въ десять, въ сто разъ превосходящихъ нашъ флотъ, почва Россіи въ состояніи дать сколько бы ни понадобилось, и желѣло это въ его первобытномъ состояніи (какъ въ настоящее время уже не подлежитъ сомнѣнію) превосходитъ многіе сорты того же металла, привозимаго изъ Англіи и Америки. Перспектива ежегоднаго вѣрнаго сбыта значительнаго количества желѣза породитъ охоту у капиталистовъ заняться разработкой выгоднаго промысла, усовершенствованіе и удешевленіе его дастъ возможность при постройкѣ дорогъ обходиться своими рельсами, а слѣдовательно, будетъ полезно и не для одного флота. Упрощеніе законодательства, касающагося горно-заводскаго дѣла, наконецъ, соединенное съ улучшеніемъ путей сообщенія, откроетъ предметъ выгоднаго, цѣннаго сбыта, черезъ что милліоны, ежегодно уплывающіе за границу въ уплату за иностранное желѣзо, привозимое къ намъ въ видѣ паровыхъ машинъ, рель-

совъ и земледѣльческихъ орудій, будутъ оставаться у себя дома. Будущность заманчивая, утѣшительная, о которой стоитъ подумать!...

Обратимся, однакоже, къ продолженію описанія современныхъ построекъ: кромѣ 10 мониторовъ, 2 броненосныхъ фрегатовъ, 2-хъ башенной лодки «Смерчъ», батарей «Первенецъ» и «Нетронь меня», на заводѣ гг. Полетика и Семянникова заказана еще одна плавучая батарея «Кремль», немногимъ отличающаяся отъ вышеописанныхъ. Машина на «Кремль» поставится съ фрегата «Илья Муромецъ», ремонтируется она на кронштадтскомъ заводѣ, броня будетъ дана отъ казны. До одной трети всего количества матеріаловъ, потребныхъ на построеніе корпуса судна, заводчики обязались употребить исключительно русское. Какъ русское, такъ и остальное желѣзо должно быть тщательно и строго испытано, а именно: оно должно выдержать, не разрываясь, растягивающее дѣйствіе по 22 тонна на квадратный дюймъ поперечнаго разрѣза вдоль слоевъ, и по 19 тонновъ поперекъ слоевъ; кромѣ того, листовое и угловое желѣзо, будучи согнуто, нагрѣтое почти до температуры бѣлаго каленія, не должно оказывать трещинъ и разрывовъ. Заводчики обязываются приготовить судно къ спуску на воду въ августѣ 1865 года и окончательно отдѣлать въ Кронштадтѣ къ 1 іюля 1866 г. Срокъ, конечно, чрезвычайно продолжительный—но необходимо имѣть въ виду, что заводъ только что еще устраивается для желѣзнаго судостроенія. Резюмируя все, что здѣсь сказано, читатели увидятъ, гдѣ и какъ строятся и могутъ строиться наши броненосныя суда; машины же на нихъ изготовляются, кромѣ вышепомянутыхъ частныхъ заводовъ, на адмиралтейскихъ ижорскихъ заводахъ, въ кронштадтскомъ механическомъ заведеніи и, въ случаѣ нужды, не говоря уже о заводахъ въ окрестностяхъ Петербурга, могутъ быть еще заказываемы нѣкоторымъ изъ наиболѣе извѣстныхъ заводчиковъ, снабжающихъ механизмами пароходы, плавающіе по Волгѣ. Переходя къ тому, откуда получается броня, мы уже говорили, что необходимость заставила обратиться пока къ пріобрѣтенію ея за границею. Имѣя, однако, въ виду безотлагательную потребность обезпечить сколь возможно поспѣшнѣе добываніе брони внутри государства и въ ожиданіи, пока увеличивающійся въ значительной степени спросъ породитъ желаніе частныхъ лицъ приняться за этотъ важный промыслъ, морское вѣдомство приступило къ немедленному устройству при ижорскихъ заводахъ желѣзно-прокатнаго завода. Заводъ будетъ заключать въ себѣ: 1) 32 печи (16 пудлинговыхъ, 10 сварочныхъ, 4 нагрѣвательныхъ и 2 рафинированныхъ); 2) четыре паровые молота: одинъ въ

7, два въ 3 и одинъ въ 1½ тонна; 3) десять паръ прокатныхъ валовъ; 4) двѣ паровыя машины для прокатныхъ валовъ—одну въ 200, другую въ 30 силъ. Движущею силою будетъ, конечно, паръ; вода для котловъ проведется посредствомъ трубъ, изъ рѣки выше плотины, такъ чтобы имѣть напоръ воды для пополненія котловъ. Самое зданіе, поражающее громадностью, строится на чугунныхъ колоннахъ, съ желѣзными стропилами и чугуннымъ поломъ. Годичную производительность завода при полномъ его дѣйствіи надѣются довести до 400 тысячъ пудовъ желѣза. Изъ-за границы выписаны только такія части машинъ, для изготовленія которыхъ у насъ нѣтъ необходимыхъ приспособленій; всѣ же остальныя части, обѣ машины (въ 200 и 30 силъ), колонны, стропила,—все это изготовлено на ижорскихъ заводахъ. Заводъ откроетъ свои дѣйствія не позже осени 1864 года и (не считая вещей, сдѣланныхъ на Ижорѣ) обойдется казнѣ примѣрно около 325 тысячъ.

Показавъ такимъ образомъ, что предпринято въ отношеніи новаго судостроенія, посмотримъ, чѣмъ предполагается сдѣлать вновь строющіяся суда грозными для непріятеля, т. е. постараемся познакомить читателей въ бѣгломъ очеркѣ съ орудіями которыми могутъ быть вооружены наши броненосцы. Чугунныя орудія, употребляемыя прежде русскою морскою артиллеріею, доставлялись въ балтійскій и черноморскій флоты съ олонецкихъ заводовъ и для каспійской флотиліи съ заводовъ на Уралѣ. Повсемѣстное введеніе броненосныхъ судовъ, настойчивыя и малоуспѣшныя усилія англичанъ и французовъ придать чугуннымъ орудіямъ прочность, необходимую для пробиванія брони, блестящіе результаты, до которыхъ дошли Круппъ и Обуховъ,—все это сдѣлало очевиднымъ, что современныя орудія необходимо изготовлять изъ металла, обладающаго свойствами такой тягучести и крѣпости, которыя обезпечили бы имъ безнаказанное дѣйствіе снарядами и зарядами, увеличенными въ настоящее время до небывалыхъ размѣровъ. Пушечная сталь (способъ приготовленія которой водворенъ полковникомъ Обуховымъ въ Златоустѣ на князе-михайловской фабрикѣ еще въ 1860 году) представляется именно такимъ металломъ, и хотя доставленное для испытанія морскому вѣдомству орудіе полковника Обухова разорвало на Волковомъ полѣ на 512 выстрѣлѣ, но причина разрыва (какъ офиціально признано) не относится къ худому качеству стали, точно также не относится къ нему разрывъ 9 дюймовой пушки знаменитаго прусскаго фабриканта Круппа: въ обоихъ случаяхъ металлъ чрезвычайно обладалъ однородностію и тягучестью. Новые, въ высшей степени удовлетворительные опыты, произведенные надъ полевыми орудіями Круппа и Обухова, выдержавшими безъ поврежденій по 4 тысячи выстрѣловъ,

еще болѣе подтверждали превосходство стали предъ всѣми другими металлами, и какъ искусство выдѣлки ея было у насъ вполнѣ усвоено, то оставалось только изыскать средства возможно большаго развитія стали-литейнаго производства въ Россіи и главное изыскать средства, способныя въ самый кратчайшій срокъ обезпечить достаточнымъ числомъ стальныхъ орудій большихъ калибровъ, суда флота и наиболѣе значительныя изъ береговыхъ укрѣпленій. Съ этою цѣлью, изъ спеціалистовъ морскаго, горнаго и инженернаго вѣдомствъ образованъ комитетъ, принявшій названіе *Высочайше учрежденнаго комитета по изготовленію орудій для крѣпостей и флота*; протоколы засѣданій комитета, въ высшей степени интересные, не опубликованы для общаго свѣдѣнія, почему распространяться о нихъ, перечислять сколько именно заказано орудій за границей, равно какъ и подробности о будущемъ развитіи въ Россіи стале-литейнаго дѣла, въ нашей статьѣ мы считаемъ не вполнѣ умѣстнымъ; скажемъ только для успокоенія всѣхъ интересующихся береговой обороной государства, что, судя по мѣрамъ, принятымъ морскою и военною администраціями, можно надѣяться, что броненосныя суда и приморскія крѣпости къ открытію навигаціи этого года будутъ вооружены артиллеріей, соотвѣтствующей современнымъ требованіямъ военнаго искусства; считаемъ также не лишнимъ прибавить, что, кромѣ уже сдѣланныхъ заграничныхъ заказовъ, рѣшено всѣми силами развивать орудійное производство нашихъ горныхъ заводовъ. Князе-михайловская фабрика, давшая весьма хорошіе результаты въ отливкѣ небольшихъ орудій, обѣщаетъ, при ея окончательномъ устройствѣ, быть не малой помогой въ будущемъ; мы слышали даже, что надѣются довести ея ежегодное производство до 80 стальныхъ орудій 24 фунт. калибра, дальняго бросанія, стрѣляющихъ снарядами въ 90 фунт. вѣса (калибр. 6 дюйм., вѣсъ орудія 230 пуд.). Сверхъ того, въ августѣ прошлаго 1863 г. приступили къ работамъ по сооруженію новой стале-литейной пушечной фабрики на р. Камѣ, между городомъ Пермью и мотовилихинскимъ заводомъ, и, какъ слышно, горное вѣдомство надѣется, что фабрика съ сентября настоящаго года начнетъ валовую отливку большихъ стальныхъ орудій, производя послѣднюю тагельнымъ способомъ, съ постепеннымъ переходомъ къ отливкѣ изъ чисто бессемеровской стали. Годовую производительность вновь устроивающейся фабрики разсчитываютъ въ 30 тысячъ пудовъ стали въ орудіяхъ 24 фунтоваго калибра. Верхнетуринскіе и воткинскіе заводы снабжаются устройствомъ для производства опытной отливки стали по бессемеровскому (*) способу и для приготовленія въ большемъ

(*) Объ этомъ мы надѣемся помѣстить въ М. Сб. особую статью. *Ред.*

количествѣ стальныхъ снарядовъ; воткинскій заводъ, по увѣреніямъ горнаго вѣдомства, уже имѣетъ все необходимое для того, чтобы къ веснѣ настоящаго года доставить отъ 3000 до 4000 пудовъ стали въ ядрахъ. Наконецъ, морское вѣдомство, вполнѣ понимая чрезвычайную важность большаго пушечнаго завода вблизи столицы, приняло на себя инициативу вспомоществованія товариществу Путилова, Кудрявцева и Обухова въ устройствѣ въ зданіи прежде бывшей александровской мануфактуры такого стале-литейнаго заведенія, которое могло бы отливать орудія самыхъ величайшихъ современныхъ калибровъ. Товарищество, получивъ обезпеченіе министерства на заказъ 40 тысячъ пудовъ стали, по цѣнѣ 24 рубля за пудъ, обязалось изготовить все количество въ 4 года, въ видѣ 9 дюймов. орудій, или орудій меньшихъ калибровъ. Работы по устройству означеннаго заведенія (техническою частью котораго завѣдуетъ полковникъ Обуховъ) идутъ успѣшно впередъ, и будущность его представляется намъ тѣмъ въ лучшемъ видѣ, что кромѣ заказа отъ морскаго вѣдомства, товариществу удалось получить еще и отъ военнаго министерства нарядъ на изготовленіе по 40 тысячъ пудовъ стали ежегодно (въ 9 дюймовыхъ орудіяхъ, 500 пудовъ вѣсу каждое) въ теченіе трехъ лѣтъ. Обезпеченіе послѣдняго подряда впрочемъ вступаетъ въ силу только тогда, когда сухопутное вѣдомство убѣдится въ доброкачественности орудій, изготовляемыхъ товариществомъ для флота. Здѣсь къ слову необходимо замѣтить, что опасенія, выраженныя многими и основанныя на томъ, что по окончаніи вооруженія крѣпостей, вновь устраивающійся заводъ останется безъ дѣла, намъ кажутся преувеличенными и, не говоря уже, что безпрерывныя перемѣны въ системахъ орудій и системахъ постройки судовъ, постоянно будутъ увеличивать потребность въ литой стали для крѣпостей и флота, матеріалъ этотъ имѣетъ столь громадное примѣненіе въ промышленности, что спеціальный заводъ (предполагая даже, что наконецъ онъ и удовлетворилъ-бы потребности вооруженія) все же не можетъ имѣть недостатка въ заказахъ при развитіи желѣзныхъ дорогъ, пароходства и вѣроятномъ увеличеніи нашего заграничнаго сбыта.

Теперь сказавъ все, что считали возможнымъ и нужнымъ, для того, чтобы имѣть право утверждать, съ фактами въ рукахъ, что недалеко то время, когда наши броненосныя суда, которыя, какъ мы видѣли, могутъ наконецъ строиться и изготовляться у себя дома, будутъ вооружены современной артиллеріей, отлитой въ Россіи, мы перейдемъ къ тому, какими, по нашему крайнему разумѣнію, русскіе броненосцы должны-бы быть въ будущемъ, для чего, не вдаваясь въ подробности, считаемъ почти лишнимъ прибавлять, что если мнѣніе наше, какъ и всякое мнѣніе отдѣльныхъ личностей, быть можетъ и вполнѣ

ошибочно, то тѣмъ не менѣе, нельзя сомнѣваться, что прямо и понятно высказанное, оно способно породить полемику, полезную всегда и вездѣ, въ особенности же въ такомъ дѣлѣ, въ которомъ до положительныхъ заключеній не могли еще достигнуть не только мы, но даже и англичане съ французами, не пощадившіе милліоновъ для опытовъ.

Цѣль содержанія морскихъ военныхъ силъ неоднократно высказана: *цѣль эта—возможное обезпеченіе береговой обороны государства.* Кронштадтъ составляетъ средоточіе послѣдней, почему, понятно, морскому вѣдомству, прежде чѣмъ приняться за что нибудь другое, предстояло подумать о развитіи всѣхъ своихъ средствъ для защиты Кронштадта. Мониторы и плавучія броненосныя батареи уже строятся, но очевидно, что 10 мониторовъ, одна двухбашенная лодка, 3 батареи и 2 фрегата, удовлетворивъ первымъ потребностямъ минуты, составляютъ, однако же, не болѣе какъ извѣстную часть; впереди, верфямъ и адмиралтействамъ предстоитъ много работы, и тутъ-то и является на сцену вопросъ, въ высшей степени интересующій морское сословіе, а именно: «что же будутъ строить?..

Понимая, что при переходномъ состояніи искусства броненоснаго судостроенія, чрезвычайно трудно съ одного раза прійдти къ положительнымъ результатамъ, морское министерство предложило публичный конкурсъ (напечатанный во всѣхъ газетахъ) на составленіе чертежей броненосныхъ судовъ большаго и малаго ранга, наиболѣе соотвѣтствующихъ потребностямъ русскаго флота. Вѣроятно, многіе изъ техниковъ и спеціалистовъ откликнутся на вызовъ; почему, не вдаваясь здѣсь въ излишнія подробности, скажемъ, что сколько можно судить по бывшимъ до сихъ поръ опытамъ, нельзя почти сомнѣваться, *что лучшей системой для будущихъ морскихъ построекъ останется башенная система броненосныхъ судовъ.* Дѣлая подобное заключеніе, мы вовсе не отвергаемъ пользу плавучихъ батарей для защиты фарватеровъ, или броненосныхъ фрегатовъ для дальнихъ посылокъ... Различные типы послѣднихъ судовъ, безъ сомнѣнія, доведутся до возможнаго совершенства, и государствамъ въ родѣ Англіи и Франціи, для которыхъ флотъ—оружіе не только оборонительное, но и наступательное, конечно выгодно строить ихъ такъ много, какъ позволяютъ имъ финансовыя средства. Положеніе наше иное: рейды и гавани русскихъ морей неглубоки, фарватеры, ведущіе къ нимъ, извилисты, трудно доступны; архипелагомъ безчисленныхъ островов и островковъ усыпанъ весь сѣверный берегъ Финскаго залива, финансовое положеніе страны требуетъ усиленной экономіи, а потому очевидно, что *Минотавръ* и *Нортумберландъ*

съ товарищами (оставляя за ними всѣ ихъ достоинства) составляютъ для России предметъ роскоши и главное, роскоши пока еще далеко не необходимой.... Въ самомъ дѣлѣ, къ чему для насъ *Минотавръ*, длина котораго болѣе 400 футъ, углубленіе въ водѣ 26, стоимость до 4 милліоновъ рублей? Не лучше-ли и не составляетъ-ли прямаго разсчета, на послѣднюю сумму построить три усовершенствованныхъ монитора, или три башенныя лодки съ куполами Кольза, снабженныя двумя винтами, поворачивающимися скоро и почти на одной точкѣ, сидящими въ водѣ 12, много что 15 футъ, возвышающимися на поверхности не болѣе одного фута (*), представляющими непріятельскимъ выстрѣламъ ничтожную цѣль, способными нести какую-бы то ни было артиллерію?...Говорятъ, что мониторы и вообще башенныя лодки не могутъ ходить въ морѣ, но развѣ это доказано? Мониторы прежнихъ образцовъ и тѣ дѣлывали плаванія въ 300 или 400 миль океаномъ; *Rolf Krake*, по чертежамъ котораго строится 2-хъ башенная лодка «Смерчъ», совершенно благополучно пришелъ изъ Англіи въ Данію; *Dictator*, новый мониторъ, изготовляемый американцами, предназначается для самыхъ дальнихъ переходовъ... Что же будетъ, если постройка башенныхъ судовъ, совершенствуясь съ каждымъ днемъ, дастъ имъ качества, обезпечивающія какое бы то ни было плаваніе?... Потомъ, что бы ни говорили противники башенной системы, за ней всегда останутся слѣдующія неоспоримыя преимущества, въ особенности важныя для русскаго флота, а именно:

1) Относительная дешевизна постройки.

2) Броню башень можно утолщать до какихъ бы то ни было предѣловъ.

3) Въ башни можно ставить орудія, о которыхъ нельзя даже и мечтать на судахъ, гдѣ онѣ становятся по бортамъ. Переходя къ управленію съ судами, нечего и говорить съ чѣмъ легче управляться въ сраженіи подъ Кронштадтомъ. Съ лодкой-ли въ 200, положимъ даже 250 футъ длины и сидящей въ водѣ отъ 12 до 15 футъ, или-же съ какимъ нибудь фрегатомъ въ 400 футъ длины и съ углубленіемъ въ 26? Малѣйшая неловкость—и фрегатъ на мели; онъ еще поворачивается, лодка же, въ то же время, поворотитъ три раза; съ фрегата нужно стрѣлять въ одну точку, въ башню, безпрерывно вращающуюся, а съ лодки въ огромную площадь 400 футъ длиною; борта фрегата покрыты бронею въ 4, много что $5\frac{1}{2}$ дюймовъ, борта и башни лодки покрываются чѣмъ угодно; слоеною-ли бро-

(*) Лодки съ куполами Кольза можно строить съ двойнымъ дномъ и двойными стѣнами, раздѣленными на отсѣки, наполняемыми водой предъ сраженіемъ, вслѣдствіе чего судно можно погрузить на столько, на сколько угодно.

нею въ 15, 16 дюймовъ, сплошною ли въ 7, 8 дюймовъ и болѣе. Однимъ словомъ и во что бы ни стало—*совершенствованіе башенной постройки судовъ....* вотъ къ чему мы должны стремиться всѣми средствами. Возможно большее количество мониторовъ новѣйшихъ образцовъ (т. е. способныхъ къ морскимъ переходамъ) или 2-хъ и 3-хъ башенныхъ судовъ съ куполами Кольза.....вотъ самый раціональный составъ русскаго броненоснаго флота! Плавучія батареи, фрегаты, конечно необходимы, но они, по всей вѣроятности, послужатъ только дополненіемъ и могутъ понадобиться: или, для того чтобы будучи поставленными поперекъ кронштадтскихъ фарватеровъ, непрерывною фронтальною линіей огня усилить оборону послѣднихъ; или для посылокъ на близкія заграничныя станціи, или же для того, наконецъ, чтобы въ союзѣ съ другою первоклассною морскою державою, обезпечить намъ на извѣстный промежутокъ времени господство на морѣ. Число броненосныхъ батарей и фрегатовъ врядъ ли когда нибудь перейдетъ въ русскомъ флотѣ за предѣлы крайней необходимости; между тѣмъ, *чѣмъ болѣе будетъ число башенныхъ судовъ, тѣмъ вѣрнѣе обезпечится оборона береговъ, прибрежной торговли и господство Россіи на своихъ внутреннихъ домашнихъ моряхъ.* Башенная система, кромѣ всего сказаннаго, имѣетъ за собою еще одно неоспоримо важное преимущество—суда, по ней строимыя, могутъ строиться вездѣ: въ Балтійскомъ, Черномъ, Азовскомъ, Каспійскомъ моряхъ; могутъ создаваться впослѣдствіи даже на берегахъ Восточнаго океана.... Чтобы выстроить *Варрьоръ*, нужны колосальныя средства и два-три года времени... Мониторъ требуетъ не болѣе года; средства его постройки несравненно проще и дешевле; наконецъ, онъ можетъ быть построенъ въ Петербургѣ, разобранъ по частямъ и отправленъ всюду, куда бы ни понадобилось

Дойдя до броненосцевъ, носящихъ орудія по бортамъ (не смотря на многочисленные образчики ихъ, представляемые флотами французскимъ и англійскимъ), трудно сказать положительно, какія именно суда въ этомъ родѣ наиболѣе удобны для русскаго флота. Принимая, однакожъ, во вниманіе мѣстныя условія, намъ кажется, что, оставляя на первомъ планѣ усовершенствованныя броненосныя батареи, постройка кораблей какъ *Madжента и Сольферино* (конечно со всѣми усовершенствованіями послѣдняго времени) имѣетъ значительныя преимущества передъ постройкой фрегатовъ въ родѣ *Нортумберланда.* Длина судна играетъ важную роль при управленіи въ извилистыхъ и узкихъ фарватерахъ. Двухдечные корабли числомъ орудій превосходятъ фрегаты, и будучи цѣлой сотней футъ короче, они

въ то же время не уступаютъ фрегатамъ въ скорости хода и поворотливости, почему невольно рождается мысль о предпочтеніи ихъ фрегатамъ, въ особенности имѣя въ виду защиту собственно нашихъ портовъ и рейдовъ. Такое мнѣніе кажется тѣмъ болѣе не лишеннымъ основанія, что *Маджента* и *Сольферино*, въ послѣднемъ пробномъ плаваніи эскадры адмирала Пено, выказавъ морскія качества, превосходящія качества броненосныхъ фрегатовъ, доказали, что не менѣе послѣднихъ они способны дѣлать продолжительные переходы и занимать заграничныя станціи. Резюмируя вышесказанное о будущемъ составѣ русскаго броненоснаго флота, приходимъ къ слѣдующимъ результатамъ:

1) Возможно большое число судовъ башенной системы.

2) Число усовершенствованныхъ плавучихъ батарей, строго соображенное съ потребностями защиты Кронштадта и Свеаборга.

3) Нѣсколько броненосныхъ кораблей и фрегатовъ для заграничныхъ посылокъ. Число послѣднихъ, конечно, въ прямой зависимости отъ будущихъ размѣровъ морскаго бюджета; строить ихъ, по всей вѣроятности, будутъ не торопясь, тщательно взвѣшивая выгоды и невыгоды различныхъ системъ и не упуская изъ виду, что въ случаѣ морской войны, кораблямъ и фрегатамъ русскаго флота болѣе шансовъ драться на тѣсномъ пространствѣ внутреннихъ морей и рейдовъ чѣмъ на широкомъ раздольѣ океановъ. Дать генеральное сраженіе французскому или англійскому флоту намъ врядъ ли позволитъ когда нибудь численность нашихъ морскихъ силъ. Свалиться же какъ снѣгъ на голову на отдѣльный отрядъ, выхватить сотню другую купеческихъ судовъ, отрѣзать нѣсколько броненосцевъ изъ флота, пострадавшаго при бомбардировкѣ Кронштадта или Свеаборга, не допустить разгрома приморскихъ укрѣпленій съ дальняго разстоянія... вотъ къ чему мы можемъ и имѣемъ право готовиться; вотъ для чего суда наши, отдѣльно взятыя, должны быть во что бы то ни стало доведены до такого состоянія, чтобы ходкостью, поворотливостью, крѣпостью брони, силой артиллеріи, искуствомъ и моральнымъ состояніемъ экипажей, онѣ рѣшительно не уступали самымъ лучшимъ образчикамъ первыхъ флотовъ въ мірѣ; вотъ почему, наконецъ, *въ соединеніи съ условіями, свойственными единственно только русскому военному флоту*, намъ еще долгое время нельзя будетъ ограничиться постройкой собственно броненосныхъ судовъ и придется (хотя бы въ самомъ ограниченномъ числѣ) продолжать строить суда деревянныя, прикрывая бронею развѣ самыя опасныя части послѣднихъ, какъ то: бомбовые и пороховые погреба и машину. Высказывая подобное мнѣніе, не трудно предвидѣть множество

возраженій; хорошо зная, въ чемъ онѣ могутъ состоять, будемъ отвѣчать заранѣе. Намъ скажутъ, что деревянныя суда нигдѣ болѣе не строятся, что мы сами же говорили о невозможности 130 пушечному винтовому кораблю сражаться съ однимъ двухъпушечнымъ мониторомъ; намъ, по всей вѣроятности, припомнятъ сравненіе деревянныхъ судовъ съ горючимъ матеріаломъ и многое другое, въ томъ же родѣ.... Возраженіе начнемъ съ того, что скажемъ: деревянныя суда необходимы именно намъ *и только намъ*, по совершенной исключительности положенія нашего флота. Они необходимы какъ школа экипажей, которымъ придется управляться съ нашими броненосцами; безъ нихъ намъ нельзя обойдтись, при наступающемъ комплектованіи флота рекрутами. Ихъ волей не-волей придется продолжать строить до тѣхъ поръ, пока русскій купеческій флотъ, вмѣстѣ съ прибрежнымъ народонаселеніемъ, разовьются въ такой степени, что обезпечатъ военныя суда опытными матросами. Перспектива подобнаго развитія въ далекомъ будущемъ, а въ ожиданіи, предположивъ, что мы перестанемъ строить деревянныя суда, спрашивается: изъ чего будутъ составляться практическія эскадры, и что же придется посылать на отдаленныя станціи, по прошествіи шести, осьми лѣтъ, когда прекрасные винтовые фрегаты, корветы и клипера, выслуживъ срокъ, потребуютъ замѣны ихъ новыми?...

Англичане и французы составляютъ эскадры изъ броненосцевъ... Да, это отчасти истина, но Англія и Франція имѣютъ громадныя приморскія народонаселенія, цвѣтущіе купеческіе флоты. Они пополняютъ и всегда могутъ пополнить экипажи опытными, *готовыми матросами*, которыхъ (если не выучимъ сами на своихъ военныхъ судахъ) намъ взять рѣшительно не откуда. Надѣяться сформировать команду плаваніями на мониторахъ, на батареяхъ въ родѣ «Первенца», или на фрегатахъ «Петропавловскъ» и «Севастополь», было бы такой нелѣпицей, которую смѣшно и доказывать!...

Мониторъ, стоющій 600 тысячъ, или фрегатъ, обходящійся казнѣ въ $2^1/_2$ или 3 милліона, простое благоразуміе заставляетъ отдать не иначе какъ въ искусныя привычныя руки, а если экономическія условія и не дозволятъ, быть можетъ, морской администраціи содержать практическихъ эскадръ деревянныхъ судовъ, столь многочисленныхъ, чтобы они обезпечивали всѣ вновь строющіеся броненосцы опытными экипажами въ полномъ составѣ, то надо надѣяться, что *чего бы то это ни стоило*, практическія плаванія никогда не выйдутъ изъ размѣровъ, достаточныхъ по крайней мѣрѣ для образованія на каждое броненосное судно значительнаго кадра офицеровъ и матросовъ, вполнѣ усвоившихъ морское искусство. Всѣ эти

мониторы, батареи, броненосные фрегаты въ настоящее время суть, и конечно еще долго останутся дорогими орудіями войны, сохраняемыми съ величайшимъ тщаніемъ. Нѣтъ никакого вѣроятія предполагать, чтобы тяжелыя, милліонныя, покрытыя желѣзомъ плавучія чудовища въ мирное время будутъ подвергаемы всѣмъ невзгодамъ практическаго плаванія. Ихъ, безъ сомнѣнія, будутъ постоянно содержать въ готовности, ежегодно осматривать, вооружать, наконецъ, по 2 или по 3 экземпляра изъ каждаго ранга для знакомства съ ихъ качествами; но далеко то время, когда представится возможность комплектовать броненосцами практическія эскадры Балтійскаго, Средиземнаго морей и отряды судовъ, отправляющихся ежегодно въ Китай, на Амуръ и въ Японію. Сдѣлать быстрый переходъ въ 3 или въ 4 тысячи миль, выбѣжать въ море чтобы налетѣть на отдѣльный непріятельскій отрядъ, защищать рейды, шхеры, гавани,—до всего этого башенныя и батарейныя броненосныя суда достигли теперь, или во всякомъ случаѣ достигнутъ въ непродолжительномъ времени. Занимать же три или четыре года отдаленную станцію, крейсеровать по нѣсколько мѣсяцевъ безъ захода въ портъ, блокируя непріятельскій берегъ, или гоняясь за непріятельскими купцами; выдерживать безнаказанно ураганы Индѣйскаго океана, штормы у мыса Горнъ, всѣ тягости не боевой, а собственно морской службы, словомъ, вся обратная сторона медали составляетъ и еще долго будетъ составлять неотъемлемую принадлежность деревянныхъ винтовыхъ судовъ, или судовъ блиндированныхъ только отчасти. Запасъ деревянныхъ судовъ (несмотря, что постройка ихъ пріостановлена) во французскомъ и англійскомъ флотѣ такъ великъ, что ихъ хватитъ по крайней мѣрѣ на 15 или на 20 лѣтъ, и если французы до сихъ поръ не перестали посылать въ Восточный океанъ старые парусные фрегаты и корветы, то можно смѣло утверждать, что пройдутъ годы прежде, чѣмъ нашимъ крейсерамъ Восточнаго и Атлантическаго океана, прійдется, въ случаѣ разрыва, опасаться погони за собою, не такихъ же деревянныхъ крейсеровъ, какъ они сами, а броненосцевъ въ родѣ *Минотавра и Варрьора*..... Вотъ почему, признавая и доказывая огромное значеніе современныхъ броненосныхъ судовъ для защиты прибрежья и для экспедицій на европейскихъ водахъ, мы, не безъ тайнаго страха и тревоги, слѣдимъ за общимъ увлеченіемъ броненосцами. Вотъ почему, вполнѣ сочувствуя энергическимъ дѣйствіямъ администраціи, спѣшившей создать броненосный флотъ, мы, имѣя въ виду рѣзкія особенности нашего морскаго дѣла, не можемъ смотрѣть иначе какъ съ глубокою грустью на вынужденную необходи-

мостью передѣлку фрегатовъ «Петропавловскъ» и «Севастополь» въ броненосныя суда. Передѣлка эта, усиливая русскій флотъ двумя посредственными броненосцами, лишаетъ его двухъ великолѣпныхъ винтовыхъ фрегатовъ, способныхъ, въ продолженіе нѣсколькихъ лѣтъ мира, послужить школой для сформированія цѣлыхъ сотень офицеровъ и матросовъ. Корветъ «Аскольдъ», послѣднее деревянное винтовое судно, спущенное съ нашихъ элинговъ; о новыхъ постройкахъ неброненосныхъ судовъ пока еще ничего не слышно, и хотя очень хорошо извѣстны причины, по которымъ морская администрація вынуждена сосредоточить всѣ свои денежныя средства на безотлагательно-необходимомъ созданіи броненоснаго флота, но признаемся—трудно не сочуствовать также и мнѣнію, нерѣдко слышанному въ самыхъ разнообразныхъ кружкахъ нашего морскаго общества, мнѣнію, рѣшительно высказывающемуся за продолженіе постройки деревянныхъ судовъ, покрытыхъ бронею только отчасти.... Основаніемъ такого мнѣнія служитъ боязнь за прекращеніе дальнихъ плаваній, оказавшихъ уже такъ много пользы флоту. «Броненосцы необходимы, безъ нихъ обойдтись нельзя; но, скажите же ради Бога (не разъ приходилось слышать намъ), кому же поручатъ управляться съ ними? Поколѣніе офицеровъ и матросъ, сформированныхъ кругосвѣтными походами, неминуемо начнетъ истощаться,—чѣмъ и какъ будутъ замѣнять его? Гдѣ же какъ не въ дальнемъ плаваніи пріобрѣтаются: находчивость, самоувѣренность, морской глазъ и хладнокровіе, столь необходимые, чтобы вести въ сраженіе современные броненосцы при ихъ колосальныхъ размѣрахъ?.. Выгоднѣйшая изъ системъ броненоснаго судостроенія—башенная система; предположимъ, что у насъ настроятъ 20, 30 мониторовъ и башенныхъ лодокъ,—неужели-же ихъ всѣхъ будутъ вооружать каждый годъ и, допуская даже составъ эскадръ для практическаго плаванія изъ броненосныхъ фрегатовъ, батарей и мониторовъ, не обратится развѣ такое плаваніе въ нѣчто гораздо скучнѣйшее и безполезнѣйшее прежнихъ ежегодныхъ крейсерствъ дивизій парусныхъ кораблей столь печальной памяти?..» Приводя здѣсь подобное мнѣніе, съ своей стороны скажемъ, что—какъ ни странно въ статьѣ, написанной для того, чтобы познакомить читателей съ современнымъ значеніемъ броненоснаго флота, доказывать, что нельзя разстаться съ деревяннымъ судостроеніемъ—кто-же рѣшится отрицать пользу и необходимость послѣдняго, по крайней мѣрѣ на извѣстный промежутокъ времени и какъ средство обезпечить плаваніе нашихъ броненосцевъ...*Въ Россіи флотъ дѣло искусственное*. Доказавъ его необходимость, мы не могли не сознаться въ этомъ; слѣдовательно, на постройку деревянныхъ

судовъ, когда другія морскія націи перестаютъ ихъ строить, должно смотрѣть не иначе, какъ на проценты, обезпечивающіе капиталъ, затрачиваемый Россіей на броненосное судостроеніе—проценты, правда, довольно значительные, но безъ которыхъ обойтись пока рѣшительно нѣтъ возможности. Строить деревянныя суда въ томъ же числѣ, какъ ихъ прежде строили,—такая несообразность врядъ-ли кому прійдетъ въ голову; но строить, напр., на 10 броненосцевъ одинъ или два корвета *пожертвованіе—незаключающее въ себѣ ничего ужасающаго*, тѣмъ болѣе, что деревянныя суда, кромѣ пользы практическаго образованія экипажей, могутъ, въ случаѣ войны, пригодиться еще какъ крейсеры, какъ транспорты, какъ буксирная сила при конвоированіи мониторовъ; могутъ пригодиться, наконецъ, въ мирное время какъ средство пріохотить къ службѣ молодыхъ офицеровъ завидной перспективой командованія въ дальнемъ плаваніи. Въ заключеніе, считаемъ не лишнимъ прибавить, что все сказанное здѣсь относится только къ настоящему переходному времени, и хотя при безпрерывномъ усовершенствованіи артиллеріи, сопровождаемомъ постояннымъ утолщеніемъ брони, трудно предположить, чтобъ въ близкомъ будущемъ судостроеніе пришло къ такимъ результатамъ, чтобы *дѣйствительные* броненосцы могли совершенно замѣнить суда, предназначенныя для отдаленныхъ станцій и продолжительныхъ крейсерствъ, но если бы когда нибудь послѣднее оказалось возможнымъ, то понятно, что въ такомъ случаѣ о постройкѣ деревянныхъ судовъ не будетъ и рѣчи. Всевозможныя усилія для скорѣйшаго развитія купеческаго мореплаванія и измѣненія условій для набора рекрутъ на флотъ—мѣры первостепенной важности и огромнаго значенія для будущаго; однакоже, всего этого еще недостаточно, и до какого бы количества кораблей не дошелъ русскій купеческій флотъ, какъ бы совершенны ни были узаконенія морской рекрутской повинности,—*все же теперь, какъ черезъ 20 и 30 лѣтъ, однѣ только практическія плаванія (и именно дальнія и продолжительныя плаванія) дадутъ намъ то, что для насъ всего важнѣе*, дадутъ опытныхъ адмираловъ, искусныхъ капитановъ, знающихъ офицеровъ и надежные кадры матросовъ, знакомыхъ съ дисциплиной и съ разнообразными, сложными потребностями военной морской службы. Наконецъ, однѣ только далекія плаванія могутъ породить преданія, безъ которыхъ военный флотъ такая же невозможность, какъ жизнь безъ воздуха.... Не будь дальнихъ плаваній, или сдѣлайся онѣ рѣдкостью, какъ въ прежніе годы, и черезъ семь, восемь лѣтъ, въ случаѣ надобности быстраго вооруженія флота, повторится въ обратномъ смыслѣ исторія прошлаго лѣта. Вмѣшательство морскихъ державъ въ польскій вопросъ застало насъ

съ множествомъ прекрасныхъ опытныхъ офицеровъ, большей части которыхъ приходилось сидѣть на берегу по неимѣнію судовъ, годныхъ для современной войны. Черезъ семь или много черезъ десять лѣтъ, если система прежнихъ кругосвѣтныхъ походовъ и посылокъ эскадръ въ Средиземное море будетъ черезчуръ урѣзана, у насъ, при изготовленіи къ разрыву, окажется броненосный флотъ, но будетъ *некому, или очень немногимъ можно будетъ довѣрить вести въ бой всѣ эти драгоцѣнныя и грозныя орудія разрушенія.* Могучее и великолѣпное тѣло останется безъ души, и экономія трехъ-четырехъ милліоновъ, затрачиваемыхъ ежегодно на посылку судовъ за границу, поведетъ (предположивъ ея десятилѣтнее примѣненіе) къ потерѣ результатовъ двухъ сотъ милліоновъ, пожертвованныхъ государствомъ на содержаніе военныхъ морскихъ силъ за тотъ же промежутокъ времени. Рисуя подобное будущее, мы поступаемъ такъ не потому, чтобы сколько нибудь сомнѣвались въ истинномъ пониманіи нуждъ флота людьми, стоящими въ головѣ его. Нѣтъ, что касается до развитія военныхъ морскихъ силъ Россіи, нетрудно (основываясь на недавнемъ прошломъ) доказать фактами, *что были-бы только средства*, была бы какая нибудь физическая возможность—и флотъ будетъ соотвѣтствовать достоинству и чести русскаго народа. Все дѣло въ томъ, чтобы разъ навсегда обезпечить содержаніе нашихъ морскихъ силъ отъ безпрерывныхъ колебаній различныхъ мудрствованій, чтобы соотвѣтствующія потребностямъ времени средства являлись заблаговременно, а не въ критическую минуту....Все дѣло въ томъ, наконецъ, чтобы правительство, хорошо понимающее современное значеніе броненоснаго флота, могло бы, рѣшаясь на пожертвованія, необходимыя для его содержанія, опираться на сочувствіе общественнаго мнѣнія, а не идти наперекоръ ему. Другими словами, *будущность русскаго флота тогда только упрочится, когда идея его необходимости сдѣлается народною.* Иначе самые глубоко-обдуманныя соображенія, самыя настойчивыя, энергическіе дѣйствія какихъ бы ни было администрацій, оставаясь неболѣе какъ пальативными средствами, принесутъ пользу только временную... Вотъ почему, познакомивъ читателей, по мѣрѣ нашихъ силъ, съ настоящимъ состояніемъ флота, съ тѣмъ, что уже для него сдѣлано, и съ тѣмъ, что, по нашему крайнему разумѣнію могло бы способствовать дальнѣйшему развитію его въ будущемъ, мы считаемъ долгомъ сказать еще разъ, что для государства съ 70 милліонами жителей, тогда только возможно спокойствіе и мирное развитіе, когда государство это сильно, уважаемо сосѣдями; что плоды прогреса и экономіи пяти или шести лѣтъ мира уничтожаются однимъ годомъ разорительныхъ

приготовленій къ войнѣ, и если безвозвратно прошли тѣ дни, когда считалось выгоднымъ запугивать другихъ и мѣшаться въ дѣла ближняго, то зато съ другой стороны, какъ-бы ни была велика потребность экономіи, *никогда и никто въ Россіи не помирится съ мыслью, чтобы иностранцы мѣшались во внутреннія, домашнія дѣла нашего отечества*, почему, имѣя пространные берега, омываемые морями, волей-неволей приходится содержать и морскія силы, достаточныя по крайней мѣрѣ хотя для того, чтобы первоклассныя морскія державы могли напасть на насъ не иначе, какъ прибѣгнувъ къ чрезвычайнымъ вооруженіямъ, требующимъ чрезвычайныхъ пожертвованій... Великому народу, живущему самостоятельною жизнью, имѣющему многочисленныхъ, нерѣдко завистливыхъ сосѣдей, нельзя сказать, какъ маленькому школьнику: «Не шали, веди себя хорошо и тебя никто задѣвать не станетъ!» Покуда трудно ожидать вѣчнаго мира и спокойствія, и какъ ни велика вѣра нашего поколѣнія въ могущество истины, въ силу разума, но врядъ-ли возможно утверждать, чтобы страсти и увлеченія могли, въ самомъ отдаленномъ будущемъ даже, ничего не значить въ политикѣ народовъ, тогда какъ они имѣютъ такъ много мѣста въ частной жизни отдѣльныхъ личностей.

Дойдя до подобныхъ выводовъ, становится очевидно, *что своевременныя вооруженія, строго соображенныя съ нуждами страны, необходимы*; онѣ обезпечиваютъ государство отъ разорительныхъ вооруженій на скорую руку, и хотя доказательства пользы денежныхъ пожертвованій всегда непріятны, но надѣемся, читатели отдадутъ по крайней мѣрѣ справедливость нашей искренности, тѣмъ болѣе, что добиться популярности, слѣдуя современнымъ стремленіямъ къ экономіи во что бы-то ни стало, далеко нетрудно, критиковать спеціальныя статьи (какъ доказалъ составитель обозрѣнія Русскаго Слова) еще того легче. Стоитъ только выхватить нѣсколько отдѣльныхъ, менѣе ясныхъ мѣстъ, дать имъ то значеніе, какое угодно критику, потомъ упомянуть, наприм., что финансовыя средства Россіи незначительны, что если насъ перестанутъ бояться, то никто не помѣшаетъ правительству идти прогресивно по пути реформъ, затянуть старую пѣсню, что русское купеческое мореходство невелико, покровительствовать ему нечего (точно мы живемъ во времена флибустьеровъ), сказать въ общихъ словахъ, что берега защищаются приморскими крѣпостями и арміей, показать побольше заботливости о мирномъ развитіи, отозваться съ-высока объ авторѣ, какъ о рутинерѣ,—и громкая, блестящая статья готова! Справедливы-ли подобные доводы—читателямъ трудно судить. Финансы наши дѣйствительно не блестящіе, купеческій флотъ невеликъ, репутація непри-

ступности Кронштадта безъ содѣйствія морскихъ силъ поколебалась еще только прошлое лѣто; разобрать спеціальный вопросъ со всѣхъ сторонъ трудно! Вотъ и начинается печатаніе разныхъ диковинъ! Одни (подобно автору двухъ передовыхъ статей Сѣверной Пчелы), стремятся доказать, что броненосный флотъ не болѣе какъ мода, пущенная въ ходъ великимъ фокусникомъ Наполеономъ III. Европа и Америка, всѣ народы, однимъ словомъ, поспѣшившіе создать десятки броненосныхъ кораблей, поувлеклись маленько, и если женщины тратятъ сотни тысячъ на модныя тряпки, то отчего не предположить, что пятью-стами почтенныхъ джельтельменовъ, засѣдающихъ въ англійскомъ парламентѣ тоже овладѣла страсть къ подражанію французскимъ модамъ.... Другіе (какъ авторъ обозрѣнія Русскаго Слова) ненадобность флота доказываютъ словами нѣмецкаго профессора, личности весьма почтенной, но очевидно неимѣющей малѣйшаго понятія о береговой оборонѣ.... Появился польскій вопросъ, общественное мнѣніе поворотилось въ другую сторону. Беззащитность нашихъ береговъ выказалась во всемъ ея ужасѣ; потомъ пришелъ чередъ Даніи; начинается борьба за Шлезвигъ-Гольштейнъ и дорого же поплатятся нѣмцы, если дѣйствительно не обзавелись флотомъ только потому, что повѣрили на слово одной изъ своихъ ученыхъ знаменитостей! Дорого бы дала Пруссія за то, чтобы ея пышно возвѣщенный флотъ былъ не мифомъ разгоряченнаго воображенія, а дѣйствительною силою, способною отогнать отъ береговъ датскія блокадныя эскадры... Имѣй прусаки десятокъ броненосцевъ, война въ Ютландіи пошла бы иначе; нѣсколько милліоновъ, сбереженныхъ прусскими камерами при вотированіи морскаго бюджета, обойдутся прусскому народу и Германіи во сто разъ дороже изъ-за полугодичнаго застоя морской торговли, соединеннаго вмѣстѣ съ необходимостью содержанія на военной ногѣ сто-тысячной арміи....

Что будетъ далѣе, рѣшать, конечно, не намъ, но надѣемся, что политическія обстоятельства какъ нельзя болѣе подтверждаютъ доводы въ прямой пользѣ содержанія морскихъ силъ, соотвѣтствующихъ современному состоянію морскаго искусства. Вполнѣ понимая финансовое положеніе нашего отечества, никто и никогда не возьмется доказывать, что Россія съ одного раза должна создать флотъ, способный сдѣлать ее первоклассною морскою державою; но 20 мониторовъ или башенныхъ лодокъ усовершенствованныхъ системъ, десятокъ сильныхъ броненосныхъ батарей, столько же блиндированныхъ кораблей и фрегатовъ, соотвѣтствующее число деревянныхъ винтовыхъ судовъ всѣхъ ранговъ, тщательно построенныхъ

и приспособленныхъ для дальнихъ плаваній,—вотъ составъ морскихъ силъ,который, не выходя изъ предѣловъ дѣйствительной возможности, дастъ господство на своихъ внутреннихъ моряхъ и разъ на всегда избавитъ Россію отъ разорительныхъ вооруженій на старую руку... Понятно, что тѣсныя рамки флота, собственно оборонительнаго, впослѣдствіи могутъ расшириться. Развитіе купеческаго мореходства, улучшеніе финансовъ, цвѣтущее состояніе механическаго и горно-заводскаго дѣла, болѣе широкіе размѣры амурской колонизаціи, увеличеніе торговыхъ оборотовъ съ Китаемъ и Японіею, общее признаніе массами за мореплаваніемъ великаго цивилизирующаго начала,—все это, черезъ какихъ нибудь 20, 30 лѣтъ, можетъ произвести коренной, громадный переворотъ въ будущемъ русскаго военнаго флота, можетъ сдѣлать Росссію первоклассною морскою державою. Въ ожиданія, не забѣгая впередъ, мы старались показать только что есть въ дѣйствительности, и главное, старались по мѣрѣ силъ обезпечить нашему скромному настоящему могучій рычагъ къ совершенствованію: *сочувствіе общественнаго мнѣнія*! Великая сила нашего времени вездѣ и во всемъ,—сочувствіе общественнаго мнѣнія, въ особенности дорого флоту!... Жизнь моряка, жизнь русскаго моряка преимущественно, исполнена трудностей, опасностей, непріятностей. Французскіе, англійскіе и американскіе офицеры приходятъ на суда готовыя, вооруженныя портомъ; получаютъ подъ команду экипажи, закаленные въ морскомъ дѣлѣ, имѣютъ предъ собой огромный выборъ самыхъ привлекательныхъ станцій.... Русскій морской офицеръ вооружаетъ свое судно самъ, обязанъ мужика превратить въ матроса; скучное плаваніе на Амуръ съ тремя или четырьмя заходами въ портъ въ 10 мѣсяцевъ, онъ долженъ по необходимости считать особенною милостью.... Спрашивается: чѣмъ, какъ не общимъ сочувствіемъ можетъ быть вознаграждены 20 или 30 лѣтъ такой службы, и неужели же приходится согласиться съ авторомъ статьи Русскаго Слова, что если моряки особенно служили, то и были *достаточно* вознаграждены крестами, чинами, почестями... Лучшую пору жизни флотскій офицеръ, желающій пріобрѣсть познанія своего ремесла, проводитъ въ дальнихъ походахъ, въ разлукѣ съ семьей, съ родиной, со всѣмъ, что ему близко, дорого. Старость,—но что же особенно хорошаго обѣщаетъ старость человѣка, 30 лѣтъ подвергавшагося исключительно тяжелой моральной отвѣтственности, безпрерывнымъ перемѣнамъ климата и непогодамъ всѣхъ странъ свѣта? Чѣмъ, какъ не сознаніемъ честно исполненнаго долга можетъ быть поддержана подобная жизнь; гдѣ, какъ не въ сочувствіи общественнаго мнѣнія

искать достойной ея награды?... Успѣху всякаго сложнаго дѣла равно вредятъ какъ превратные толки объ немъ, такъ и равнодушіе. Публика наша, мало знакомая съ спеціальными вопросами, на флотъ или не обращала вниманія, или приходила къ заключенію о его совершенной безполезности. Польскій вопросъ заставилъ раскрыть глаза. Необходимость военныхъ морскихъ силъ (по крайней мѣрѣ въ настоящую минуту) признается значительнѣйшимъ большинствомъ русскаго общества, и намъ остается только желать, чтобы цифры, факты и доказательства, представляемыя на судъ читателей въ настоящей статьѣ, послужили новымъ подтвержденіемъ современнаго значенія броненоснаго флота....

10 марта 1864 года.

Н...... Ф....ъ.

СМѢСЬ

О крушеніи корвета «Новикъ»

У западныхъ береговъ Сѣверо-Американскихъ штатовъ.

14 сентября 1863 года, на пути изъ Хакодате въ С.-Франциско, у береговъ Сѣверной Америки потерпѣлъ крушеніе винтовый 11 пушечный корветъ «Новикъ» (командиръ капитанъ-лейтенантъ Скрыплевъ), принадлежавшій къ составу эскадры, находившейся въ китайскихъ водахъ подъ начальствомъ свиты Е. В. контръ-адмирала Попова.

Крушеніе корвета послѣдовало во время тумана, нѣсколько сѣвернѣе С.-Франциско, у мыса де-лосъ-Рейесъ, лежащаго въ широтѣ 38° №, долготѣ 123° W отъ Гринича. Команда спасена и американскія власти оказали бѣдствовавшимъ всевозможное содѣйствіе и помощь.

Черезъ девять дней послѣ крушенія, г. Клинковстремъ, русскій консулъ въ С.-Франциско, сообщая морскому министерству объ этомъ несчастномъ случаѣ, между прочимъ увѣдомилъ, что команда и офицеры «Новика» помѣщены имъ въ С.-Франциско, въ нарочно нанятомъ для того домѣ. По прибытіи же контръ-адмирала Попова они росписаны по прочимъ судамъ эскадры.

Получивъ первое извѣстіе о крушеніи «Новика» отъ посланнаго къ нему съ корвета, мичмана Гертнера, который достигъ С.-Франциско черезъ 36 часовъ, г. Клинковстремъ, обратившись за помощью къ содѣйствію американскихъ властей, получилъ отъ нихъ въ свое распоряженіе пароходъ *Shubrick*—капитанъ Скаммонъ (Scammon), и

черезъ два часа по пріѣздѣ г. Гертнера, отправился съ нимъ, на этомъ пароходѣ, къ мѣсту крушенія.

«Около полуночи»—пишетъ консулъ—«мы подошли на возможно близкое разстояніе къ корвету, совершенно уже разбитому бурунами и волненіемъ, такъ что виднѣлось одно днище его. Ночь была довольно свѣтлая. По огнямъ на берегу мы узнали, что люди съ корвета должны быть спасены. Не смотря на то, что на *Shubrick*'ѣ находилась спасительная лодка съ людьми, привыкшими переѣзжать черезъ буруны, никто изъ нихъ не дерзнулъ бороться съ опасностью,—да это было и безполезно, потому что корветъ лежалъ совершенно разбитый. Будучи не въ состояніи подать какую-либо помощь съ моря и посовѣтовавшись съ капитаномъ Скаммономъ, мы пошли съ пароходомъ въ ближайшую бухту Дракъ, откуда берегомъ достигли мѣста крушенія и нашли тамъ команду и офицеровъ корвета укрывавшимися отъ суровости погоды въ палаткахъ изъ спасенныхъ парусовъ. Осмотрѣвъ состояніе разбившагося корвета, командиръ его, капитанъ-лейтенантъ Скрыплевъ, капитанъ Скаммонъ, я и гг. офицеры корвета, рѣшили: такъ какъ судовыя деньги и платье команды спасены съ необыкновенными усиліями, опасностями и трудами, и такъ какъ было весьма сомнительно, что можно бы спасти еще какіе либо предметы изъ судоваго имущества, которыхъ впрочемъ и перевозка до С.-Франциско обошлась бы весьма дорого, то приступить немедленно къ переправѣ команды въ С.-Франциско, на пароходѣ *Shubrick*'ѣ,—что и было совершено благополучно въ два рейса. Остатки же разбитаго корвета проданы съ аукціона за 1700 долларовъ.»

Въ числѣ лицъ, оказавшихъ всевозможное вниманіе и предупредительность къ бѣдствовавшимъ, консулъ нашъ упоминаетъ о капитанѣ Bell'ѣ съ фрегата *Lancaster* и въ особенности о капитанѣ парохода *Shubrick*, г. Скаммонѣ.

Корветъ «Новикъ» (въ 200 силъ), состоя въ эскадрѣ контръ-адмирала Попова, отправился изъ Кронштадта къ берегамъ Японіи 16 сентября 1861 года. Это было его второе дальнее плаваніе; первое онъ совершилъ съ сентября 1857 по сентябрь 1860 г. «Новикъ» построенъ въ 1856 году и стоилъ казнѣ около 200 т. р.; въ 1860 году былъ капитально исправленъ, и предполагалось, что судно могло прослужить еще около 4 лѣтъ, а машина его около 20 лѣтъ.

Приложенной къ этой книжкѣ М. Сб. литографированный снимокъ съ фотографіи, полученной изъ Америки, представляетъ корветъ «Новикъ» послѣ крушенія у мыса де-лось-Рейесъ.

ПИСЬМО КЪ РЕДАКТОРАМЪ

Сборника и Кронштадтскаго Вѣстника.

Милостивый Государь,

Есть положенія, въ которыхъ человѣкъ обязанъ принимать обстоятельства выпадающія на его долю, подъ опасеніемъ въ случаѣ отказа казаться невѣрнымъ самому себѣ и подвергнуться нарѣканію. Я одинъ изъ сотрудниковъ Сборника, имѣлъ честь служить 16 лѣтъ подъ болѣе непосредственнымъ руководствомъ Михаила Петровича нежели многіе изъ моихъ товарищей и служебная жизнь моя зависѣла не только отъ личнаго вліянія этого истинно доблестнаго человѣка, но и отъ достойной подражанія просвѣщенной оцѣнки памяти его, когда его уже не стало; слѣдовательно я *лазаревецъ*, какъ непристойно называютъ сослуживцевъ покойнаго Михаила Петровича, на страницахъ морской полемической литературы. Мнѣ казалось что время уже отклониться отъ сотрудничества въ Сборникѣ и уступить мѣсто болѣе сильнымъ бойцамъ; но статья съ береговъ Ингула, помѣщенная въ послѣднемъ нумерѣ, потрясла меня на берегахъ Сены. Я соглашусь, если сочтутъ то нужнымъ или полезнымъ, оставить журналъ, но не могу преступнымъ молчаніемъ помогать оскорбленію памяти человѣка, котораго имя безъ сомнѣнія было бы написано на стѣнахъ нашего національнаго пантеона или валгаллы, еслибъ мы имѣли такія хранилища народной гордости и славы. Нельзя уничтожить въ себѣ достоинство человѣка.

На раны нанесенныя врачемъ морской службы, г. Афанасьевъ пролилъ уже цѣлебный бальзамъ. Отрадно видѣть что молодое поколѣніе честно и разумно стоитъ за связь съ достойнымъ прошедшимъ; это залогъ успѣховъ будущаго; но и намъ, посредникамъ между эпохами, слѣдуетъ возвышать въ подобныхъ случаяхъ слабѣющій голосъ, повинуясь животворной свѣжей силѣ, выказывающейся прекрасными душевными проявленіями.

Сослуживцамъ А. С. Грейга и М. П. Лазарева не въ чемъ завидовать другъ другу. Главные дѣятели уже сошли съ земнаго поприща; оставшіеся могутъ въ чистотѣ сердца протянуть другъ другу руки, и отбросивъ прозвища *грейговцевъ* и *лазаревцевъ*, стать въ рядъ тѣхъ слугъ общаго отечества, которые гордятся памятью учив-

шихъ ихъ собственнымъ примѣромъ какъ должно служить Россіи. Подобный способъ дѣйствія будетъ кажется достойнѣе и полезнѣе полемики, въ которой *блага міра сего,* по обстоятельствамъ, могутъ имѣть значеніе.

Изъ такого вступленія можно легко заключить что я взялся за перо съ цѣлью способствовать прекращенію или отвлеченію полемики, а не развитію ея, и позволю себѣ только нѣсколько общихъ замѣчаній. При всей преданности памяти Михаила Петровича, я считаю однакожъ прозваніе *лазаревца* (точно также какъ *грейговца*) весьма нелестнымъ, неговоря уже объ *изысканности* выраженія. А. С. Грейгъ и М. П. Лазаревъ оставили отпечатокъ ихъ могучихъ личностей на сослужицахъ, но не могли закабалить ихъ до такой степени, чтобъ они отлказись быть самими собою и сдѣлаться *лазаревцами* и *грейговцами*. И тотъ и другой умѣли раздуть въ своихъ подчиненныхъ искру, которая тлѣетъ въ каждомъ разумномъ твореніи, но не могли и не пытались поработить насъ нравственно, сдѣлать изъ насъ безусловныхъ поклонниковъ. Такой фетишизмъ невозможенъ при христіанствѣ. Оба слишкомъ цѣнили для этого человѣчество и названія придуманы людьми, презирающими человѣчество, или несознающими его достоинства; и тѣ и другіе не найдутъ мѣста ни въ одномъ изъ двухъ лагерей. Изъ всѣхъ гордостей единственная извинительная, есть гордость быть человѣкомъ, потому что освящена естественнымъ закономъ.

Философической взглядъ мой можетъ показаться страннымъ, но въ полемикѣ объ адмиралахъ я тщетно стараюсь отъискать другую цѣль кромѣ чисто-нравственной; удерживаюсь отъ инаго выраженія потому только, что хочу видѣть скорѣе отсутствіе намѣренія и неопредѣленность взгляда, нежели недостойные замыслы и потаенныя цѣли.

Считаю себя, въ числѣ другихъ моряковъ, блюстителемъ чистоты Сборника, какъ нашего общаго органа, и не могу равнодушно смотрѣть какъ вредное насекомое начинаетъ точить основаніе любимаго нашего зданія. Статьи подобныя послѣднему отдѣлу записокъ врача не должны оставаться безъ заслуженнаго возмездія. Спѣшу объясниться. Не зову на помощь побочныхъ и недолжныхъ вліяній; при моемъ уваженіи къ свободѣ слова, не желаю даже чтобъ редакція отказывала въ помѣщеніи подобныхъ статей; обращаюсь къ внутреннему голосу самихъ авторовъ, а въ случаѣ неудачи къ тому что бьется въ каждомъ читателѣ и возбуждаетъ въ немъ негодованіе ко всему недостойному. Извинительно можетъ быть осуждать существующее, живое; оно владѣетъ средствами защиты,

можетъ и умѣетъ употреблять ихъ; но нападки на былое, отъ ударовъ котораго мы защищены щитомъ гробовой плиты, бездушны и отвратительны. Зато не временная сила матеріальной власти мститъ за подобныя преступленія необузданной человѣческой воли; нѣтъ! Передъ такимъ святотатствомъ возстаетъ въ справедливомъ гнѣвѣ нелицепріятный, неумолимый и непогрѣшающій каратель—общественная совѣсть. Если вообще не принято издавать современныхъ мемуаровъ,—причина тому не только въ невозможности быть безпристрастнымъ къ дѣятелямъ своего времени; болѣе утонченное чувство заставляетъ отказываться отъ подобныхъ попытокъ. Въ современныхъ запискахъ нельзя не оскорбить почти лично нѣкоторыхъ живущихъ, слишкомъ близкихъ къ тому кого уже нестало, или не польстить почти лично другимъ живущимъ же, находящимся въ тѣхъ же условіяхъ. Допуская что общая польза, которая должна господствовать надъ всѣми соображеніями, можетъ благовидно прикрыть въ такихъ случаяхъ оскорбленіе, останется лесть неимѣющая никакого извиненія, всегда вредная и отвратительная.

Г. Афанасьевъ очень ясно выразилъ различіе заслугъ обоихъ адмираловъ; я прибавлю только что Алексѣй Самойловичъ вновь вызвалъ къ жизни черноморской флотъ изъ хаоса произведеннаго послѣ славныхъ екатерининскихъ временъ его предшественниками, дилетантами заграничнаго и доморощеннаго происхожденія, что Михаилъ Петровичъ, слѣдуя по порядку времени за Алексѣемъ Самойловичемъ, былъ совершенно необходимымъ и достойнымъ его дополненіемъ, и вѣруя твердо въ законъ прогреса, полагаю что преемники Михаила Петровича, въ свою очередь, принесли бы пользу флоту и Россіи, еслибъ продолжались тѣ же обстоятельства. Трудно было бы кому либо совратиться съ безошибочнаго пути проложеннаго 35-лѣтними усиліями, по которому двигалось уже сознательно цѣлое сословіе. Только такимъ образомъ происходятъ всѣ прочныя улучшенія, и честные дѣятели различныхъ эпохъ, каждый въ своемъ образѣ, свойственномъ его личности, должны считаться благодѣтелями потомства. Если механизмъ истиннаго прогреса останавливается и вмѣсто того чтобъ способствовать накопленію капитала пользы стоитъ въ бездѣйствіи или работаетъ всуе, тогда слѣдуетъ скорбѣть и отъискивать причины безплодности; но тщетны будутъ усилія желчнаго безумца или празднаго охотника до шутокъ изгладить слѣды великой памяти. Люди съименемъ живущемъ въ сердцахъ соотечественниковъ не должны быть предметомъ шуточныхъ наклонностей пишущихъ отъ бездѣлья; въ воспоминаніяхъ о достойномъ гражданинѣ не должно пачкать мысли, обращая ее къ людямъ, которыхъ

зовутъ *позоромъ!*..... Неотступно просится на перо стихъ нашего бойца-поэта:

...То былъ вѣкъ богатырей..

а теперь мошки да букашки, въ рѣчахъ гдѣ шумомъ думаютъ заглушить совѣсть, указываютъ на человѣка сообщившаго цѣлой массѣ свой духъ чести, трудолюбія и безкорыстія, который, если не началъ, то ввелъ въ систему посылку судовъ и офицеровъ въ чужіе краи, какъ на гонителя науки, приводя въ доказательство справедливости нечестивыхъ рѣчей своихъ самое разрушеніе Севастополя и горькой конецъ черноморскаго флота. (?) Такъ оскорбленная наука, говорятъ они, мститъ своимъ гонителямъ. Такъ, скажемъ мы, человѣкъ, забывая чистое начало въ немъ тлѣющее, увлекается животною яростію или животнымъ подобострастіемъ до плачевнаго безумія. Наука подлежитъ различнымъ взглядамъ и постоянному совершенствованію, а нравственныя истины неизмѣнны и непреложны. Если вѣрить доводамъ подобныхъ витій, то всякое разрушеніе, даже сопряженное съ геройскими усиліями отстранить его, есть доказательство виновности или невѣжества творцовъ разрушеннаго. Если не отвращаться отъ тѣхъ, которые клеймятъ и искажаютъ прекрасное прошедшее, то нужно почти отказаться отъ идеи о будущей жизни. Эта жизнь длится не только въ мірахъ намъ недоступныхъ, но въ нашемъ вещественномъ мірѣ продолжается *уваженіемъ къ памяти и заслугамъ*, котораго, къ чести человѣчества, не сцарапаетъ со скрижалей исторіи никакое легкомысленное или злобно-услужливое перо. Бросимъ начинающуюся полемику. Что бы ни писали обѣ стороны, какимъ бы побужденіямъ ни слѣдовали защитники Алексѣя Самойловича и Михаила Петровича, изъ борьбы мнѣній выйдетъ только одна истина, ясная какъ день: черноморской флотъ былъ истинно дѣйствителенъ потому что имъ управляли адмиралы преданные дѣлу, посвятившие на него цѣлую жизнь и сроднившіеся съ сословіемъ. Но эта истина уже доказана фактами извѣстными Россіи. Будемъ же воспоминать о главныхъ виновникахъ нашего значенія въ минувшемъ, съ цѣлью продолжать ими начатое и похвальною надеждою превзойдти ихъ не переставая чтить ихъ памяти, а не съ тѣмъ, чтобъ знаменательныя и сравнительно еще свѣжія могилы ихъ превращать въ арену отвратительной борьбы мелкихъ чувствъ и разсчетовъ.

Парижъ. 6 марта.

И. Шестаковъ.

Не можемъ не выразить нашего глубокаго сочувствія цѣли вышеприведеннаго письма—прекратить полемику (*), недостойную адмираловъ Грейга и Лазарева, оставившихъ завидную память о своей государственной дѣятельности. Еще полтора года тому назадъ, въ отвѣтѣ нашемъ (М. Сб. 1862 г. № 9 «Несправедливый укоръ») на придирки къ намъ нѣкоего г. П. Б., по поводу статьи объ адмиралѣ Грейгѣ, напечатанной въ Одесс. Вѣстникѣ, мы высказали готовность помѣщать подобныя воспоминанія и предлагали воспользоваться хранящимися въ редакціи матеріалами для біографіи адмирала; но въ то же время полагали нужнымъ замѣтить, что полемика, заключающаяся лишь въ укорительныхъ выраженіяхъ, пышныхъ фразахъ и философскихъ размышленіяхъ, неподкрѣпленная фактами, не можетъ принести пользы дѣлу и наукѣ. Что же касается статьи г. Закревскаго, объ адмиралѣ Грейгѣ, то мы помѣстили ее въ М. Сб., какъ и предъидущія статьи того же автора, на томъ основаніи, что, небудучи лично знакомы съ нимъ, и не имѣвши, да не имѣя и нынѣ рѣшительно никакого повода подозрѣвать въ немъ какія либо, приписываемыя ему, стороннія побужденія, видѣли въ его воспоминаніяхъ лишь матеріалъ для будущихъ біографовъ и историковъ черноморскаго флота, предполагая, что факты, приводимые въ подобныхъ запискахъ, какъ бы незначительны повидимому они ни были, помогутъ историку или біографу уловить характеристическія черты историческаго лица или исторической эпохи. Къ тому же, нельзя не замѣтить, что г. Закревскій, въ предъидущихъ статьяхъ своихъ, отдаетъ справедливость высокимъ достоинствамъ и того и другаго адмирала, что, между прочимъ, можно видѣть и въ послѣдней статьѣ, въ разсказѣ о томъ, какъ оцѣнилъ адмиралъ Лазаревъ труды г. Манганари, не смотря но рѣзкій отвѣтъ послѣдняго и на нерасположеніе адмирала къ грекамъ вообще.

(*) Хотя цѣль эта едва ли достигнется такимъ путемъ, въ особенности послѣ статьи г. Афанасьева, которая, кажется, удовлетворяла лицъ, недовольныхъ г. Закревскимъ.

Уставъ астрономическаго общества, основаннаго 28 августа 1863 года въ Гейдельбергѣ.

§ 1. Основанное 28 августа 1863 года, въ Гейдельбергѣ астрономическое общество, состоитъ изъ астрономовъ и любителей астрономіи, соединившихся съ цѣлью споспѣшествовать этой наукѣ, исполненіемъ въ особенности такихъ работъ, которыя требуютъ систематическаго содѣйствія многихъ лицъ.

§ 2. Общество, преимущественно обращаетъ вниманіе на имѣющіяся въ виду приготовительныя пригодныя для многихъ изслѣдованій работы, которыя могутъ быть выполнены соединенными силами по твердымъ и на одинаковымъ началамъ, и составленіе вспомогательныхъ элементовъ и таблицъ. Независимо отъ этихъ стремленій, общество старается также, при важныхъ изслѣдованіяхъ, поощрять приличнымъ вспомоществованіемъ, какъ совокупные труды нѣсколькихъ лицъ, такъ и долголѣтній трудъ отдѣльныхъ личностей, участвующихъ въ рѣшеніи важныхъ задачъ.

§ 3. Общество выполняетъ свою задачу:

1) учеными собраніями;

2) соединеніемъ рабочихъ силъ и пріисканіемъ средствъ для исполненія большихъ астрономическихъ работъ, и

3) основаніемъ литературныхъ и другихъ собраній.

§ 4. Офиціальный языкъ общества—нѣмецкій (*), но членами могутъ быть и иностранцы.

§ 5. Общество составляется предварительно изъ тѣхъ членовъ, которые съѣхались въ Гейдельбергѣ, или которые до 31 декабря 1863 года изъявятъ желаніе поступить въ общество. Оно ожидаетъ отъ своихъ членовъ живаго участія къ астрономіи.

§ 6. Кто послѣ 31 декабря 1863 года пожелаетъ поступить въ члены, тотъ долженъ обратиться къ совѣту общества. Совѣтъ, если почтетъ просителя, въ силу § 7, достойнымъ къ принятію, можетъ предварительно дать ему права, которыми пользуются члены. Окончательное же поступленіе въ общество рѣшается въ ближайшемъ собраніи негласною баллотировкою, простымъ большинствомъ голосовъ. На отказъ со стороны совѣта, допускается обратиться съ жалобою въ собраніе.

(*) Изъ § 4 видно, что возникшее астрономическое общество въ Германіи не придерживается правила нѣкоторыхъ ученыхъ, утверждающихъ, что наука не имѣетъ отечества, какъ проповѣдуется у насъ въ Россіи. *Прим. перев.*

§ 7. При поступленіи каждый членъ взноситъ единовременно 5 прусск. тал. и столько же ежегодно со дня поступленія. Вмѣсто этихъ срочныхъ взносовъ можно заплатить, разъ на всегда, 50 тал. при поступленіи. Ежегодный взносъ платится не позже 1 апрѣля; расходы на пересылку денегъ на имя кассира или на полученіе отъ него суммъ, падаютъ на члена.

Добровольныя приношенія, въ особенности же предметы для обогащенія коллекцій, принимаются съ почетною благодарностію.

§ 8. Члены получаютъ всѣ изданія общества безвозмездно. Кромѣ того, имѣютъ они преимущество въ пользованіи литературными и другими пособіями; расходы же на пересылки естественно падаютъ на потребителей.

Каждый членъ въ правѣ представлять собранію, чрезъ посредство совѣта, предложенія и письменные отзывы. Право голоса въ собраніяхъ имѣютъ только присутствующіе члены.

§ 9. Членъ, который болѣе двухъ лѣтъ не внесъ слѣдуемыя деньги, теряетъ этимъ право принадлежать впредь къ обществу. Въ необыкновенныхъ случаяхъ, членъ можетъ лишиться этого права и по рѣшенію собранія. Касательно перваго изъ сихъ двухъ случаевъ, совѣтъ, по особеннымъ уважительнымъ причинамъ, можетъ допустить исключеніе.

§ 10. Общество выбираетъ изъ своей среды совѣтъ, состоящій изъ семи членовъ:

1) Четырехъ членовъ совѣта. Изъ нихъ выбирается обществомъ чрезъ каждые два года предсѣдатель, который, въ свою очередь, выбираетъ себѣ товарища изъ трехъ остальныхъ.

2) Двухъ секретарей.

3) Одного казначея, который въ тоже время и библіотекарь, и обязанъ жить въ мѣстѣ пребыванія общества (см. § 17).

Всѣ члены совѣта выбираются на четыре года. Два изъ вышеупомянутыхъ членовъ совѣта и одинъ секретарь выходятъ чрезъ каждые два года, и замѣняются по новымъ выборамъ другими, при чѣмъ вышедшіе могутъ быть снова выбраны. Имѣющее быть первое выступленіе рѣшается жребіемъ.

§ 11. Выборы производятся закрытыми листами. Для дѣйствительности выбора необходимо безусловное большинство. Если это большинство не достигнется въ первыя двѣ баллотировки, то третья балотировка должна произойдти между тѣми двумя кандидатами, у которыхъ при второмъ разѣ оказалось наибольшее число голосовъ. Равенство голосовъ во всѣхъ случаяхъ рѣшается жребіемъ.

§ 12. Если въ промежуткѣ между двумя собраніями окажется въ

совѣтѣ вакансія, то остальные члены имѣютъ право выбрать временнаго члена. Когда должностной срокъ выходящаго члена продолжительнѣе срока ближайшаго собранія, тогда въ этомъ собраніи выбирается ему преемникъ на остальные два года.

§ 13. Совѣтъ обязанъ вести дѣла общества сообразно съ уставомъ его. Распредѣленіе занятій между членами совѣта—дѣло предсѣдателя. Опредѣленія совѣта рѣшаются простымъ большинствомъ голосовъ. При равенствѣ же голосовъ, рѣшаетъ предсѣдатель.

§ 14. Положено собираться чрезъ каждые два года, въ августѣ или сентябрѣ мѣсяцѣ. Мѣсто съѣзда опредѣляется въ предидущемъ собраніи. Собранія посвящаются преимущественно ученымъ совѣщаніямъ.

При ихъ открытіяхъ предсѣдатель отдаетъ отчетъ о дѣятельности общества за предшествовавшее двухлѣтіе.

Цѣль ученыхъ совѣщаній состоитъ столько же въ обмѣнѣ мыслей объ астрономіи вообще, сколько и въ преніяхъ о преимуществахъ ученыхъ точекъ зрѣнія, которыя должны преобладать въ трудахъ и изданіяхъ. Всѣ предложенія, дѣлаемыя членами собранію, должны быть представлены совѣту и одобрены имъ. Членъ, котораго предложеніе отвергнуто совѣтомъ, можетъ обратиться въ собраніе, если имѣетъ въ немъ поддержку не менѣе одной трети присутствующихъ.

§ 15. Общество издаетъ свои записки и вычисленія не въ срочныя времена, а соображаясь лишь съ матеріалами и денежными средствами. При этомъ, общество имѣетъ преимущественно въ виду труды своихъ членовъ и по возможности придерживается общимъ правиламъ § 2.

Рѣшеніе о принятіи работы принадлежитъ совѣту, который по возможности обращаетъ свое вниманіе на постановленныя въ собраніяхъ ученыя точки зрѣнія (см. § 14).

§ 16. Общество мѣняется сочиненіями съ другими учеными обществами. Независимо отъ этого, оно ожидаетъ отъ своихъ членовъ, что они обогатятъ библіотеку общества, издаваемыми ими астрономическими и имѣющими связь съ астрономіей сочиненіями.

Денежныя средства общества могутъ быть употреблены на составленіе коллекцій, но лишь на столько, на сколько не пострадаютъ чрезъ это другія цѣли общества.

§ 17. Пунктъ, въ которомъ должны быть собраны коллекціи и издаваться книги, есть Лейпцигъ. Вопросъ о перемѣнѣ мѣста можетъ быть обсужденъ впослѣдствіи.

§ 18. Настоящій уставъ подлежитъ общему пересмотру въ ближайшемъ собраніи. Измѣненія въ §§ должны быть представлены совѣтомъ членамъ покрайней мѣрѣ за три мѣсяца до собранія; по-

этому предложенія членовъ имѣютъ быть присылаемы въ совѣтъ заблаговременно. Для принятія измѣненій нужны голоса двухъ третей присутствующихъ.

На основаніи сего устава, астрономическое общество учредилось въ Гейдельбергѣ 29 августа 1863 года и составило совѣтъ изъ слѣдующихъ лицъ:

Профессоръ въ Тюбингенѣ *Зехъ*, предсѣдатель; профессоръ въ Боннѣ *Аргеландеръ*; директоръ Пулковской обсерваторіи *Струве*; профессоръ въ Лейпцигѣ *Брунсъ*, товарищъ предсѣдателя; профессоръ въ Мангеймѣ *Шенфельдъ*, секретарь; обсерваторъ на берлинской обсерваторіи и докторъ *Ферстеръ*, секретарь, и докторъ *Цолльнеръ* въ Лейпцигѣ, казначей.

Всѣ члены совѣта принимаютъ отъ желающихъ объявленія на поступленіе въ общество.

О КРѢПОСТИ

МЕТАЛЛОВЪ, БИМСОВЪ, ПЕРЕКЛАДИНЪ И КОТЛОВЪ.

(Изъ Mech. Magaz., 24 дек. 1863 г., статья г. Ли).

Въ послѣднемъ параграфѣ письма моего, подъ заглавіемъ «Сопротивленіе котловъ и котельныхъ листовъ», напечатаннаго въ Mechanics' Magazine 20 ноября 1863 г., стр. 108, говорится, что «если для различныхъ металловъ (mixing metals) будутъ даны предѣлы упругаго растяженія и сжатія, то наибольшее сопротивленіе окажетъ тотъ изъ нихъ, у котораго сопротивленія растяженію и сжатію будутъ равны между собою, и у котораго, при этомъ, нейтральная ось (neutral axis) будетъ проходить чрезъ средину толщины, «каковое положеніе оси», какъ далѣе тамъ говорится, «есть наивыгоднѣйшее, если металлъ, какъ напримѣръ, въ бимсахъ, будетъ подверженъ одному только напряженію».

Считая предметъ этотъ довольно важнымъ въ практическомъ от-

ношеніи, я, въ подтвержденіе основательности его, предлагаю слѣдующее доказательство:

Положимъ, что b есть ширина; D — толщина прямоугольнаго металлическаго бимса или перекладины; t — сила растяженія; c — сила сжатія; обѣ эти силы принимаются здѣсь въ предѣлахъ упругости; d' — толщина металла въ растяженномъ состояніи; $D-d'$ — толщина металла въ сжатомъ состояніи.

Растяженіе, умноженное на толщину металла по растяженіи = сжатію, умноженному на толщину металла по сжатіи, или

$$td' = c\,(D-d') \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (1).$$

Откуда, $$d' = \frac{cD}{t+c} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (2).$$

Въ прямоугольныхъ бимсахъ длина $l = 1$.

Сопротивленіе $= {}^1/_3 bDtd' = \frac{{}^1/_3 bD^2tc}{t+c} \quad . \quad . \quad (3).$

По положенію имѣемъ $t+c$ = данному количеству $= a$. . (4).

Для опредѣленія наибольшаго значенія выраженія $\frac{{}^1/_3 bD^2tc}{t+c}$, дифференцирую въ отношеніи t и c, и такъ какъ изъ (4) $t+c=a$, то $dt+dc=0$ и $dc=-dt$;

изъ (3) получимъ $\frac{{}^1/_3 bD^2}{(t+c)^2} \left\{ (tdc+cdt)\,(t+c) - (dt+dc)\;tc \right\} = 0.$

Раздѣляя на $\frac{{}^1/_3 bD^2}{(t+c)^2}$ и подставляя $-dt$ вмѣсто dc, получимъ:

$$-t^2dt + ctdt - ctdt + c^2dt - ctdt + ctdt = 0 \quad . \quad . \quad . \quad (5);$$

отсюда, $$-t^2dt + c^2dt = 0 \text{ и } t = c \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (6).$$

Примѣры.

1) $b=4''$; $D=12''$; $t=c=1$; $t+c=2$.

По формулѣ (2) $d' = \frac{cD}{t+c} = \frac{1\times12}{2} = 6$.

По формулѣ (3) сопротивленіе $= {}^1/_3\, bDtd' = {}^1/_3 \times 4 \times 12 \times 1 \times 6 = 96$.

2) $b=4''$; $D=12''$; $l=1{,}1$; $c=0{,}9$; $t+c=2$.

По формулѣ (3) сопротивленіе равняется:

$$\frac{bD^2tc}{3(t+c)} = \frac{4\times12\times12\times1{,}1\times0{,}9}{3\times2} = 95{,}04.$$

Если $t=0{,}9$, а $c=1{,}1$, то результатъ, очевидно, будетъ тотъ же, именно 95,04.

По уравненію (3) сопротивленіе измѣняется согласно $\frac{tc}{t+c}$; а какъ $t+c$ представляетъ данную величину, т. е. данную длину, то, слѣдовательно, сопротивленіе будетъ измѣняться прямо пропорціонально произведенію tc, которое получитъ наибольшее значеніе при $t=c$, какъ это выше выведено (6).

Изъ выраженія $\frac{tc}{t+c}$ можетъ быть легко найдено сравнительное сопротивленіе различнаго рода металловъ, такимъ образомъ:

	Сопротивленіе растяженію въ тоннахъ на квадратный дюймъ.	Сопротивленіе сжатію въ тоннахъ на квадратный дюймъ.
Желѣзо	23.	12.
Чугунъ	8.	51.
Мѣдь	16.	3.

Если на оконечность металлическаго бруска, толщиною въ 1 дюймъ, шириною въ $^1/_8$ дюйма, выдающагося отъ стѣны на 1 дюймъ, будетъ навѣшенъ нѣкоторый грузъ, то абсолютная и относительная крѣпость этого бруска—желѣзнаго, чугуннаго и мѣднаго—будетъ слѣдующая:

		Абсолютная крѣпость.	Относительная крѣпость.
Желѣзо	$\frac{23\times12}{23+12}=$	7,8857.	100,000.
Чугунъ	$\frac{8\times51}{8+51}=$	6,9152.	87,000.
Мѣдь	$\frac{16\times3}{16+3}=$	2,5263.	32,000.

Отсюда видно, что чугунъ на 12,307%, а мѣдь на 67,964% слабѣе желѣза. Такимъ же образомъ можно опредѣлить и сравнить взаимно крѣпость деревъ и разныхъ другихъ металловъ.

При опредѣленіи тяжести, сломавшей бимсъ, должно, конечно, обращать вниманіе на *форму* и размѣры его, на свойство металла, на его растяженіе и сжатіе, и отсюда (если только это не видно по разрыву) опредѣлить положеніе нейтральной оси; при этомъ найдено будетъ, какъ выше показано, что наибольшее сопротивленіе бываетъ тогда, когда нейтральная ось проходитъ чрезъ средину толщины бимса.

Положимъ, что бимсъ въ 34 фута длиною, 8 футъ шириною (deep), $9^1/_2$ дюйм. толщиною, въ 42 тонна вѣсомъ, нагруженъ на каждомъ концѣ тяжестями въ 300 тоннъ, — найдти сопротивленіе растяженію на каждый квадратный дюймъ средняго вертикальнаго сѣченія.

Изъ уравненія (3) сопротивленіе равняется $\frac{bDtd^1}{3l}=W$, $t=\frac{3lW}{bDd^1}=\frac{3\times17\times12\times310,5}{9^1/_2\times96\times48}=4,3408$ тонновъ сопротивленія на каждый квадратный дюймъ, полагая, что силы растяженія и сжатія равны.

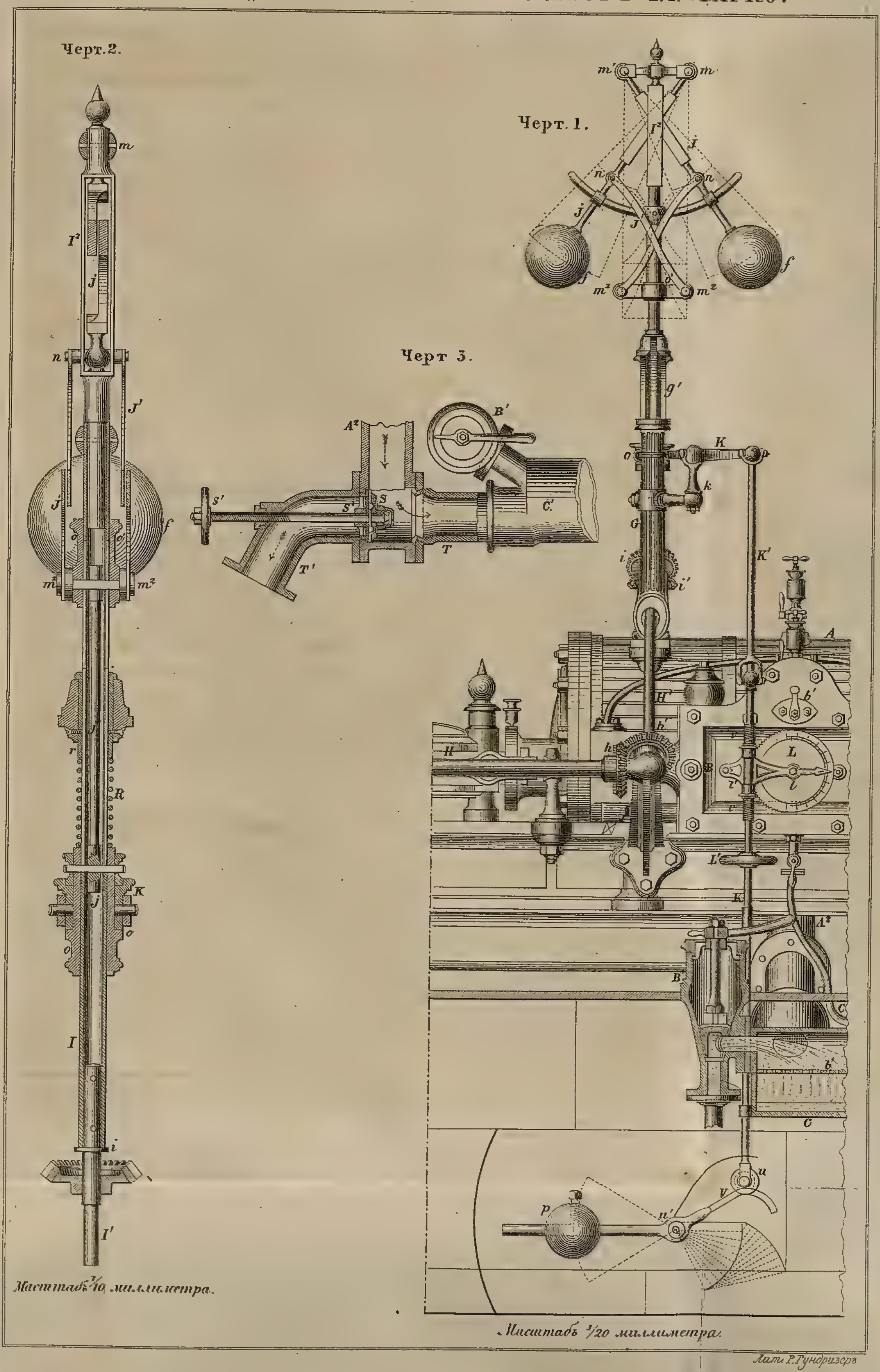
Если растяженіе = 8, а сжатіе = 51, то изъ уравненія (2) получимъ $d' = \frac{cD}{t+c} = \frac{51 \times 96}{59} = 82{,}983''$ и $t = \frac{3 \times 17 \times 12 \times 310{,}5}{9\frac{1}{2} \times 96 \times 82{,}983} = 2{,}5109$ тонновъ на квадратный дюймъ, полагая также, что силы растяженія и сжатія равны между собою.

Если бы въ двухъ бимсахъ сопротивленія растяженію и сжатію, а равно площади ихъ сѣченій имѣли бы ту же величину, но при различной формѣ бимсовъ, изъ коихъ одинъ былъ бы прямоугольный $9\frac{1}{2} \times 96 = 912$ дюймовъ, а другой, съ закраинами верхнею и нижнею (при равенствѣ сопротивленій растяженію и сжатію), — 17 дюйм. × 8 дюйм., среднее ребро 80 дюйм. × 8 дюйм., площадь сѣченія 912,—то сопротивленіе прямоугольнаго бимса будетъ относиться къ сопротивленію бимса съ закраинами, какъ 228 къ 283, т. е. сопротивленіе увеличится на 24,12%. При надлежащемъ качествѣ металла и при соблюденіи механическаго закона, чтобы сопротивленіе (металла) равнялось напряженію дѣйствующей силы,— можно еще болѣе увеличить сопротивленіе или крѣпость бимса съ закраинами.

Положимъ, что въ двухъ бимсахъ нейтральная ось отстоитъ отъ вершины на 48 дюймовъ въ одномъ бимсѣ и на 82,983 дюйма въ другомъ; сопротивленіе растяженію вмѣстѣ съ сопротивленіемъ сжатію составляетъ 59 тонновъ въ обоихъ бимсахъ; оставляя всѣ условія для обоихъ бимсовъ тѣ же, но соразмѣряя надлежащимъ образомъ только закраины, найдемъ, что крѣпость бимса, у котораго нейтральная ось отстоитъ отъ верхней кромки на 48 дюймовъ, будетъ относиться къ крѣпости бимса, у котораго нейтральная ось отстоитъ отъ верхней кромки на 82,983 дюйма, какъ 2,133 къ 1, что опять показываетъ, какъ важно надлежащимъ образомъ принимать въ разсчетъ растяженіе, сжатіе, положеніе нейтральной оси и качество металла.

Перев. **А. Рудыковскій.**

КЪ СТАТЬѢ: „РАВНОВѢСНЫЙ РЕГУЛЯТОРЪ Г.Г. ФАРКО“.



Лит. Р. Гундризеръ

СОВРЕМЕННОЕ ОБОЗРѢНІЕ.

Ростовъ на Дону.

Еще разъ о преимуществахъ таганрогскаго порта передъ феодосійскимъ.

1 марта. Въ этотъ разъ, вмѣсто описанія нашей обыденной жизни принужденъ отвѣтить феодосійскому корреспонденту, по поводу его замѣчаній (Мор. Сбор. № 11, 1863 г.) на мою статью «Нѣсколько словъ по вопросу обмелѣнія Азовскаго моря». Почтенный корреспондентъ спрашиваетъ, почему я въ своей статьѣ не доказалъ крайнюю неудобоисполнимость обязывать коммерческія суда имѣть водяной баластъ вмѣсто каменнаго? Далѣе, что рекомендованныя мною баржи у Чимбурской косы не принесутъ пользы Таганрогскому заливу, касательно его засоренія баластомъ; что въ самомъ непродолжительномъ времени образуется мель на мѣстѣ стоянки баржъ, и что мѣры противъ этого зла (выбрасываніе баласта съ судовъ) должны быть общими для всѣхъ портовъ? и въ заключеніе полагаетъ, что привознаго баласта будетъ не мало въ Феодосіи!?...

Разсмотримъ все это нѣсколько подробнѣе для того, чтобы уяснить свой взглядъ и представить на судъ читателю: кто правъ? Если въ своей статьѣ я сказалъ, что предлагаемая система г. Соковнина,—замѣнить на коммерческихъ судахъ каменный баластъ водянымъ, крайне неудобоисполнима, то это совершенно такъ, ибо вмѣсто ссылки на сочиненіе Грентама (*), мнѣ кажется, слѣдовало бы скорѣе

(*) Вѣроятно, многіе читатели остались благодарными почтенному корреспонденту за ознакомленіе съ полезнымъ сочиненіемъ Грентама.

указать, какова численность коммерческихъ судовъ Англіи, Греціи, Италіи, Австріи и прочихъ державъ, которыя ввели у себя водяной баластъ, чтобы можно было на нихъ разсчитывать отправителямъ отечественныхъ грузовъ. Всѣмъ извѣстно, что на нашъ коммерческій флотъ нельзя разсчитывать и не скоро настанетъ время, когда кто либо изъ нашихъ подданныхъ воспользуется предлагаемымъ поощреніемъ на эту тему, развѣ общество пароходства, учредившееся послѣ минувшей восточной войны, да и на него нельзя разсчитывать, когда едва только въ наше время сталъ вводиться за границею водяной баластъ на коммерческихъ судахъ. Однако, всякъ согласится со мною, что наши грузы надобно отправлять за границу, и на сколько мнѣ извѣстно, взглядъ правительства не тотъ, чтобы дѣлать притѣсненія коммерціи, навязывая ей самое незначительное число заграничныхъ судовъ съ водянымъ баластомъ для своихъ операцій, а напротивъ, оно всегда рекомендуетъ и вводитъ мѣры, которыя примѣнимы и осуществимы на практикѣ (мнѣніе морскаго ученаго комитета стр. 7 въ брош. Обм. Азов. моря).

Относительно того предположенія, что желѣзныя суда скоро вытѣснятъ деревянныя, нужно замѣтить, что это—прекрасная, но далекая перспектива, да если это и случится вскорѣ, то мнѣ кажется, что и тогда нечего много хлопотать, потому что каменный баластъ не падаетъ съ неба, а его покупаютъ и всегда за наличныя; къ тому же, всякому извѣстно, что послѣ сухаго баласта много возни приводить трюмъ въ порядокъ для пріема грузовъ, въ особенности нашего зерна. Какъ и въ настоящее время, наши порты преимущественно посѣщаютъ деревянныя суда съ сухимъ баластомъ, и не смотря на наше нежеланіе, долгонько будетъ это продолжаться, на томъ основаніи, что отправители грузовъ зафрахтовываютъ суда, которыя къ ихъ услугамъ, слѣдовательно, и немыслимо обязывать отправителей дѣлать выборъ, при наймѣ судовъ подъ грузъ, еще тѣмъ болѣе, чтобы онѣ были съ водянымъ баластомъ,—этого коммерція не выдержитъ. Вотъ почему желѣзныя суда съ водянымъ баластомъ нескоро еще увидимъ въ приходѣ къ нашимъ портамъ, и въ этомъ то и запятая, такъ что и не приходится возставать противъ предложившаго баржи у Чимбурской косы; если мѣра эта осуществится, то фарватеръ Таганрогскаго залива нѣсколько отдохнетъ отъ ежегодной тяжести, взваливаемой на него иностранцами. Кстати, какая бѣда, если коммерческія суда будутъ гораздо небрежнѣе товарищей, посѣщающихъ острова Гуанскіе,—вѣдь только зло будетъ въ томъ, что Чимбурская коса сдѣлается мельче, а сколько извѣстно, по косамъ не плаваютъ суда.... Конечно, не безъ того, что нѣкая

часть баласта съ Чимбурской косы будетъ сноситься на фарватеръ, но Таганрогскому заливу къ этому не привыкать стать, и пожалуй это даже ему необходимо, а то будетъ какъ-то странно встрѣчать на его фарватерѣ одинъ илъ, выносимый изъ Дона, и пожалуй, подтвердится умозрѣніе гг. ученыхъ, посѣщавшихъ и непосѣщавшихъ наше море, *что все количество баласта выбрасывается на берега волнами мелководнаго моря и на днѣ его такъ гладко и мягко, что даже нельзя споткнуться...* Итакъ, все таки приходится повторить, что рекомендуемыя мною баржи принесутъ очевидную пользу *благодѣтельному Таганрогскому заливу*, который подъ-часъ хотя и бываетъ неряха—весь въ грязи и похожъ на болото, но и болота имѣютъ свои прелести, тѣмъ болѣе, если на ихъ берегахъ и окрестностяхъ растетъ чуть нелучшая на земномъ морѣ пшеница. Кажется, кануло въ вѣчность то время, когда все ставилось подъ одну мѣру, а между тѣмъ почтенный корреспондентъ возвращается къ нему, обвинивъ меня, что я предложилъ мѣру противъ засоренія фарватера баластомъ, только для знакомаго мнѣ Таганрогскаго залива, а не для всѣхъ портовъ необъятнаго нашего отечества, разбросанныхъ въ разныхъ частяхъ свѣта. Безъ сомнѣнія, противъ только-что упомянутаго зла долженъ быть одинъ законъ, а съ нимъ и опредѣленные штрафы; но средства для своза баласта съ судовъ должны быть разнообразны и вполнѣ примѣнимы на практикѣ къ мѣстности порта: такъ напримѣръ для Таганрогскаго залива, я примѣнилъ баржи у Чимбурской косы, почему и многіе пункты изъ «наставленія корабельщикамъ и проч.» при всемъ желаніи принять ихъ въ руководство, непригодны для таганрогскаго порта. Разумѣется, что если бы у насъ были портовые начальники, то вѣроятно, на ихъ обязанности лежало бы доставлять ежегодно свои соображенія по управляемому порту, какъ то: для удобства своза баласта съ судовъ и вообще по движенію въ порту, и по разсмотрѣніи высшимъ морскимъ начальствомъ, эти соображенія и мѣры входили бы вообще въ правила для всѣхъ портовъ и въ частности для одного, къ которому только и пригодны. Относительно выбрасыванія баласта съ судовъ, ставшихъ на мель безъ намѣренія или съ намѣреніемъ, мои доводы въ статьѣ «нѣсколько словъ объ обмелѣніи Азовскаго моря» стр. 214 и 215 № 2-й М. Сб., окончательно воспрепятствуютъ шкиперамъ къ исполненію ихъ попытокъ, исключая развѣ случая, когда судно дѣйствительно станетъ на мель безъ намѣренія, что и должно быть терпимо; ибо рѣдко какой портъ можетъ избѣгнуть засоренія рейда крушеніями судовъ, а въ удостовѣреніе того, что иностранное судно прибудетъ въ одинъ изъ портовъ Азовскаго моря не съ опредѣ-

леннымъ коммисiею въ Керчи количествомъ баласта, вслѣдствiе своей стоянки на мели, долженъ быть представленъ шкиперомъ актъ съ изложенiемъ причинъ несчастнаго случая, за подписью очередняго лоцмана. На предположенiя о свозѣ контрабанды въ заранѣе условленномъ мѣстѣ, повторяю, что при учрежденiи разнородной коммисiи въ Керчи и въ портахъ Азовскаго моря, доброе контрабандное время останется лишь въ легендахъ у жителей азовскаго поморья. Далѣе, подъ словомъ портъ почтенный корреспондентъ разумѣетъ, что морскую торговлю производитъ городъ, а я убѣжденъ, *что морская торговля зависитъ отъ производительности края*—вотъ почему мы и расходимся въ взглядахъ—я хлопочу о Таганрогскомъ заливѣ, который вдался въ юговосточный край нашего отечества, а феодосiйскiй корреспондентъ, повидимому, за особнякъ—Феодосiю, и въ особенности стоитъ горою за проведенiе къ ней желѣзной дороги изъ Москвы, и при этомъ бракуетъ Азовское море, основываясь, къ сожалѣнiю, только на небылицахъ, помѣщаемыхъ съ разными цѣлями въ журналахъ и газетахъ, какъ напр. въ 11 № Одес. Вѣст., а не на собственномъ убѣжденiи и фактахъ, ежегодно совершающихся. Изъ приведенной небылицы почтеннымъ корреспондентомъ усматривается, что иностранныя суда, назначенныя въ таганрогскiй портъ для нагрузки, останавливаются въ 10 и 15 верст. отъ города и бываютъ вынуждены принимать грузъ изъ телѣгъ въ подмоченныхъ мѣшкахъ, а иногда посредствомъ маленькихъ плоскодонныхъ лодокъ, которыя, если только захватитъ вѣтеръ, непремѣнно или терпятъ крушенiя, или по нѣсколько дней стоятъ на якорѣ; затѣмъ корреспондентъ Одес. Вѣст. распространяется объ опасностяхъ въ осеннее время въ Таганрогскомъ заливѣ, потомъ о перегрузкѣ въ Еникале и удивляется неисчислимой потерѣ времени и значительному увеличенiю издержекъ, и послѣ всего этого выводитъ заключенiе, «что баржи у Чимбурской косы еще менѣе уменьшатъ безполезную трату времени для коммерческаго судна, чѣмъ предохранятъ Таганрогскiй заливъ отъ засоренiя баластомъ.» На все это отвѣчу, что иностраннымъ судамъ не будетъ никакихъ остановокъ и потерь во времени, если ихъ обяжутъ выгружать сухой баластъ въ рекомендуемыя мною баржи у Чимбурской косы; разумѣется, что подъ этимъ я разумѣлъ и разумѣю одинъ процесъ выгрузки съ судна на баржу и, вѣроятно, всякъ такъ меня и понялъ. Однако же, невольно рождается вопросъ, какимъ же фокусомъ нагружаются ежегодно преблагополучно тысячи иностранныхъ судовъ, посѣщающихъ таганрогскiй портъ? Кто былъ въ Таганрогѣ и присмотрѣлся

нѣсколько къ этимъ фокусамъ, найдетъ ихъ очень простыми. Дѣло вотъ въ чемъ: по приходѣ въ Таганрогскій заливъ, иностранныя суда большихъ размѣровъ становятся на якорь у Чимбурской косы, среднія останавливаются у Петрушиной косы, а малыя доходятъ до острова Черепаха, и суда нагружаются на своихъ якорныхъ стоянкахъ—первыя въ осадкѣ до 14 ф., вторыя до 12 ф., а третьи до 8 ф., и за тѣмъ тѣ которыя грузятся на 16 и 17 ф., отходятъ къ плавучему маяку, стоящему у Бѣглицкой косы, и даже иныя суда далѣе, до деревни Платова. Самая грузка производится прямо съ таганрогской набережной (выложенной камнемъ) по сходнямъ на каботажныя суда (бригъ или шкуна), которыя, кромѣ рейсовъ на рейдъ, занимаются перевозкою грузовъ въ азовскіе и черноморскіе порты; слѣдовательно, ясно доказывается вся неосновательность корреспонденціи Одесскаго Вѣстника. Въ Феодосіи же, хотя для нагрузки судовъ иностранныхъ, быть можетъ, имѣются прекрасныя средства (въ чемъ позволяю себѣ усомниться), но какъ-то чудно, что за всю навигацію, неподверженную въ осеннее время такимъ опасеніямъ (выставленнымъ корреспондентомъ Одес. Вѣст.), какъ въ Таганрогскомъ заливѣ, набирается въ приходѣ всего нѣсколько десятковъ судовъ. Въ самомъ дѣлѣ, что за причина такого явленія и не потрудится ли почтенный корреспондентъ пояснить намъ? Не ясно ли, что хотя Феодосія имѣетъ *закрытый* и *открытый* рейды, но въ то же время есть портъ сѣверовосточнаго уголка пигмея—Крыма (*),

(*) Хотя въ 7 № Мор. Сбор. «Феодосія», стр. 3 и 4, почтенный корреспондентъ, защищая проведеніе желѣзной дороги въ Феодосію предъ Севастополемъ, въ 4 пунктѣ говоритъ: «Феодосію можно назвать портомъ Крыма, Азовскаго моря и Кавказа, сравнительно съ Севастополемъ», но это я никоимъ образомъ не допускаю, потому что конечный портъ Азовскаго моря есть Керчь, а съ покореніемъ сѣверозападной части Кавказа (каковое покореніе, повидимому, должно случиться въ настоящемъ году), вѣроятно не замедлятъ соорудить для этого края обезпеченный портъ (съ морской точки зрѣнія и со стороны удобствъ въ подвозѣ продуктовъ покоренной страны), напр. въ балкѣ Джубѣ, или Пшадѣ, или Тенгинскѣ. Разумѣется, при этомъ Анапа, Константиновскъ и Геленджикъ окажутся портами мѣстными—второстепенными, ибо, по причинѣ господствующаго тамъ вѣтра—боры, ни одинъ изъ этихъ портовъ не можетъ быть избранъ главнымъ портомъ этого края. Его Высочествомъ Намѣстникомъ Кавказа обращено вниманіе на обезпеченіе сообщенія въ югозападной части этой стороны, сооруженіемъ порта въ Поти (безъ сомнѣнія, при этомъ Редутъ-Кале и портъ Св. Николая будутъ уже мѣстными портами). Очевидно, что Феодосія остается быть портомъ сѣверовосточной части Крыма, какъ Севастополю—южной. Въ удовольствіе почтенному корреспонденту и въ особенности феодосійцамъ можно пожелать проведеніе желѣзной дороги въ Севастополь, давъ ей направленіе чрезъ Чонгарскій мостъ; ибо вслѣдствіе причинъ изложенныхъ почтеннымъ корреспондентомъ въ 3 пунк., а въ особенности

а въ Таганрогъ, съ рейдомъ открытымъ (позволяю себѣ дополнить: югозападнымъ вѣтрамъ) хотя суда стоятъ гораздо далѣе отъ пристани, чѣмъ въ Феодосіи, но льнутъ къ нему, какъ мухи къ меду.... Ларчикъ просто открывается: *благодѣтельный Таганрогскій заливъ прилегаетъ къ необъятному краю, имѣя въ сосѣдствѣ Ростовъ, котораго, важность въ коммерціи растетъ не по днямъ, а часамъ*, вслѣдствіе своего счастливаго географическаго положенія (объ этомъ мною было изложено въ 10 № Морс. Сбор. въ статьѣ «О значеніи южнаго края для Россіи»). Феодосія же прилегаетъ едва не къ пустырямъ Крыма отчего коммерческія суда не ставятъ себѣ въ трудъ красоваться безъ пользы на его открытыхъ или закрытыхъ рейдахъ. Повторяемъ: *морскую торговлю производитъ не городъ, а край*, и такъ какъ Таганрогскій заливъ вдался внутрь юговосточнаго края нашего отечества, то еслибы возникло вдвое болѣе препятствій (*), изложенныхъ въ 11 № Одес. Вѣст., все-таки коммерческія суда будутъ миновать Феодосію и приходить въ Таганрогскій заливъ. Такъ какъ можно

потому, *что въ случаѣ морской войны, подобно минувшей восточной, съ проведеніемъ желѣзной дороги въ Севастополь на Перекопъ чрезъ доступность высадки непріятельскихъ войскъ въ Перекопѣ* (неизлишнее было бы произвести морскую опись этого пункта), *вся эта желѣзная дорога будетъ въ ихъ рукахъ, а съ нею и весь Крымъ легко можетъ быть въ критическомъ положеніи.* Этотъ фактъ и доводы, изложенные почтеннымъ корреспондентомъ въ 1 и 3 пункт., мнѣ кажется, заслуживаютъ, чтобы желѣзная дорога была скрыта отъ чужеземнаго глаза, по обыкновенію, полнаго зависти, и направлена чрезъ Чонгарскій мостъ. Тогда феодосійцы могутъ найдти акціонеровъ для проведенія къ себѣ вѣтви отъ пункта развѣтвленія, какъ было проэктировано г. Мельниковымъ (нынѣ главноуправляющій путями сообщенія и публичными зданіями). Однако, прошу извинить меня, что я не во всемъ согласенъ съ почтеннымъ корреспондентомъ: во 2 пунк. онъ говоритъ, что минеральное топливо для московско-феодосійской желѣзной дороги будетъ доставляться въ Керчь, ибо изъ Керчи до ближайшаго пункта желѣзной дороги довольно далеко, а между тѣмъ гораздо удобнѣе и дешевле можетъ доставляться минеральное топливо въ Геническъ, откуда всего 20 верстъ до полотна желѣзной дороги. Не безъ того, что и коммерція найдетъ выгоднымъ направить въ Геническъ прочіе грузы, быть можетъ, и самую пшеницу, посредствомъ каботажа, которые будутъ перевозиться въ Севастополь, а тамъ на иностранныя суда за границу, чѣмъ и избавится отъ баласта Азовское море, которое уже будетъ посѣщаться преимущественно иностранными судами и заграничными грузами для нуждъ мѣстныхъ жителей и восточнаго края,—Дона съ Волгою—чрезъ Ростовъ; но вѣроятнѣе всего, что московско-севастопольская желѣзная дорога будетъ питаться минеральнымъ топливомъ изъ мѣста его рожденія — грушевскихъ копей, отъ каковыхъ проведется желѣзная дорога къ Москов.-Севастопольской, чѣмъ послѣдняя свяжется съ Дономъ, который уже отъ Грушовки имѣетъ желѣзную дорогу къ себѣ въ станцу Аксай, что на Дону—въ сосѣдствѣ съ Ростовомъ.

(*) Таковыя нагрузки дѣйствительно производились въ Таганрогѣ до постройки набережной въ 1835 г., такъ что теперь о минувшемъ осталось только преданіе.

считать потеряннымъ дѣломъ проведеніе желѣзной дороги изъ Москвы въ Феодосію,—то и нечего почтенному корреспонденту опасаться, что привознаго баласта будетъ не мало въ Феодосіи.

Феодосійскій портъ съ первоклассною таможнею и карантиномъ въ полномъ составѣ — излишняя роскошь, когда находятся по близости Керчь и Севастополь (послѣдній разумѣется, по проведеніи желѣзной дороги) съ первоклассными таможнями и карантинами, что имъ и подобаетъ, вслѣдствіе ихъ географическаго положенія, точно также, какъ для Одессы и Таганрога; всѣ же остальные порты въ новороссійскомъ краѣ должны быть стушованы въ одну тѣнь, какъ производящіе одну мѣстную, морскую торговлю. Правда, въ глубокой древности, Кафа была извѣстна своею морскою торговлею, но тогда она имѣла исключительное значеніе, ибо генуэзцы, владѣя ею, какъ пчелы собирали дары природы съ края, прилегающаго къ Азовскому и Черноморскому морямъ, въ свою житницу—Кафу, для прокормленія себя, а излишекъ продавали въ Константинополѣ и въ средиземныхъ портахъ. Генуэзцы избрали Кафу базисомъ своей торговли еще потому, что въ ней было весьма удобно защищаться отъ бывшихъ въ то время дикихъ степняковъ, чему и свидѣтельствуютъ развалины ея башенъ; между тѣмъ ея *рейдъ, конечно, тогда былъ болѣе закрытъ отъ морскихъ вѣтровъ, чѣмъ въ настоящее время.*

Однако, невольно скажемъ спасибо почтенному феодосійскому корреспонденту за его отзывъ о севастопольскомъ рейдѣ, что засариваніе этого рейда происходитъ отъ выбрасыванія баласта, хотя дурныя послѣдствія этого не такъ ощутительны для севастопольскаго рейда, вслѣдствіе его значительной глубины.—Итакъ, вотъ еще одинъ голосъ въ мою пользу, что выбрасываніе баласта съ судовъ имѣетъ весьма дурныя слѣдствія для рейдовъ.

Петръ Вардалахъ.

Кемь.

Ярмарки, заводы и звѣриные промыслы у терскаго берега.—Масляница въ поморьѣ.—Огражденіе фарватеровъ, ведущихъ на кемскій рейдъ.—Экзаменъ въ шкиперскомъ училищѣ.—Рекрутскій наборъ.—Декабрскій громъ и молнія.

5 марта. Въ исходѣ навигаціи поморы обыкновенно ходятъ на малыхъ судахъ въ Варзугу къ терскому берегу, для закупки семги во время существующей тамъ Покровской ярмарки, съ 1 октября по 1 ноября. Количество вывозимой семги съ терскаго берега простирается отъ 10 до 13 т. пуд., цѣною отъ 2 до 4 руб. за каждый;

она по первому зимнему пути отправляется въ Петербургъ и въ Шунгу (Олонецкой губ. Повѣнецкаго уѣзда). Въ прошедшую осень, на возвратномъ пути съ терскаго берега, разбились два судна. Кромѣ этихъ судовъ, пропала безъ вѣсти шкуна съ 7 человѣками экипажа, которая вышла изъ Кеми въ половинѣ октября, для слѣдованія въ Архангельскъ; на шкунѣ была отправлена контрабанда, перехваченная отъ поморовъ; теперь, по окончаніи публикаціи, судна этого нигдѣ не оказалось.

Ярмарокъ въ кемскомъ поморьѣ бываетъ двѣ, первая введенская въ Сороцкомъ селеніи, съ 21 ноября по 5 декабря, на которой, по свѣдѣніямъ за 1861 годъ, привозъ товаровъ простирался на 2600 руб. (пакля и крендели); главныя статьи вывоза: сельди сырыя и копченыя, соленая и свѣжая рыба и заграничная соль, всего на сумму 25 250 рублей. Сбытъ производится: въ Петербургъ, Москву, Вологодскую и Олонецкую губерніи. Другая ярмарка Сумскаго посада, съ 6 декабря по 1 января; главныя статьи торга: навага, сиги и семга.

Для копченія сельдей, въ Сороцкой волости, находится 76 сельдекоптильныхъ заводовъ, на которыхъ въ 1861 году выкопчено сельдей 6 000 000 штукъ; дѣятельность заводовъ зависитъ отъ количества улова сельдей. На терскомъ берегу имѣются кузоменскія салотопни, дѣятельность которыхъ зависитъ отъ успѣха морскихъ звѣриныхъ промысловъ, производимыхъ у терскаго берега въ мартѣ мѣсяцѣ. Къ этому времени промышленники располагаются по промысловымъ избамъ, устроеннымъ на берегахъ моря, отъ Пялицы до р. Поной, отъ 16 до 30 человѣкъ въ каждой, имѣя при себѣ лодки, винтовки (пищаль), лыжи, багры, кутила, веревки и проч. Когда морскіе зайцы, тюлени и другой звѣрь начнутъ появляться въ полоньяхъ, образующихся между берегомъ и носящимся вдоль него льдомъ, промышленники стрѣляютъ ихъ съ берега, скрываясь за обледенѣвшими снѣжными буграми, и потомъ собираютъ добычу на шлюпкахъ. Въ половинѣ марта звѣрь выходитъ на ледъ для вывода дѣтенышей; тогда промышленники ожидаютъ морскихъ вѣтровъ, нажимающихъ ледъ къ берегамъ, и переходятъ на ледъ, для отысканія звѣриныхъ залежей, удаляясь отъ берега на лыжахъ до 7 верстъ и болѣе. Матки обыкновенно лежатъ со своими дѣтьми и, завидя людей, поднимаютъ пронзительный ревъ, стараются сгрупироваться въ общую массу и продавить ледъ, если находятся далеко отъ его окраинъ. На льду звѣря убиваютъ особенной палкой (курикъ) по переносью, снимаютъ съ него шкуру съ саломъ и таскаютъ на берегъ. Случается, что количество звѣрей далеко превосходитъ силы

промышленниковъ, тогда разсчитываютъ разстояніе отъ берега, время дня и теченіе, и убиваютъ не болѣе того, сколько въ состояніи утащить на берегъ.

Главное затрудненіе и опасность этихъ промысловъ заключается въ томъ, что сильнымъ теченіемъ льды носитъ со скоростію 3—5 верстъ въ часъ вдоль береговъ, иногда совсѣмъ отрываетъ отъ берега и уноситъ въ море безвозвратно, или снова приноситъ къ берегамъ чрезъ нѣсколько дней; но во всякомъ случаѣ, чтобы со льда попасть на берегъ, необходимо быть около него во время перемѣны теченія, когда ледъ недвижимъ; иначе, по быстротѣ носящагося льда и свойству береговъ, невозможно попасть на землю; несчастія при этихъ промыслахъ весьма обыкновенны. Въ 1860 г. два человѣка носились на льдинѣ шесть дней безъ куска хлѣба, съ ними была собака, убивъ которую, они обвернули свои ноги въ шкуру и тѣмъ спаслись отъ вѣрной смерти, будучи, по счастію, принесены снова къ берегу.

Промыслы продолжаются отъ 1 дня до 2 недѣль; случается, что къ берегамъ совсѣмъ не приноситъ льдовъ, и тогда небываетъ и промысла. Родившійся звѣрекъ имѣетъ бѣлую шерсть и называется «бѣлькомъ»; чрезъ 8 дней мѣняетъ цвѣтъ шерсти и называется «сѣркомъ». Сало его со шкурой вѣситъ отъ $^1/_2$ до 5 пудовъ.

Количество добываемыхъ промысловъ въ Кемскомъ и Онежскомъ уѣздахъ видно изъ приложенной у сего таблицы.

Въ ноябрѣ мѣсяцѣ богатые поморцы ѣздятъ въ Петербургъ для продажи семги, и въ декабрѣ на шунгскую ярмарку, для продажи сухой трески и закупки припасовъ. Къ масляницѣ всѣ собираются домой, и въ это время здѣсь болѣе всего бываетъ разгулу и приключеній: молодежь катается на горахъ, прочіе разгуливаютъ на лошадяхъ по городу; всѣ вообще наряжаются въ самое щегольское платье, женщины въ шелковые и штофные сарафаны, и бархатныя и парчевыя шубейки, мужчины—въ енотовыя шубы и богатыя пальто. Теперь, съ наступленіемъ великаго поста, рыбопромышленники отправляются въ городъ Колу, а оттуда, моремъ и черезъ тундры на мурманскій берегъ, для ловли трески и палтусины.

Теперь два слова о фарватерахъ на кемскій рейдъ. Вѣхи, высланныя правительствомъ для огражденія кемскаго фарватера, идущаго по южную сторону Ромбаковъ, хотя и выставляются на указанныхъ мѣстахъ, но въ теченіе лѣта сбиваются свѣжими вѣтрами и волненіемъ; вслѣдствіе этото, 26 сентября 1862 года, одна изъ кемскихъ шкунъ, идучи означеннымъ фарватеромъ въ Кемь, приткнулась на банку «Пялъ-луду», вѣха которой была не на мѣстѣ; и потому

желательно бы было, чтобъ кемская городовая ратуша, въ вѣдѣніи которой находятся вѣхи, не довольствовалась одною постановкой вѣхъ, а слѣдила бы за исправнымъ ихъ состояніемъ на опредѣленныхъ мѣстахъ, въ особенности въ сентябрѣ мѣсяцѣ, когда болѣе всего приходящихъ судовъ въ Кемь. Фарватеръ рѣки Кеми ограждается вѣхами до самаго города; расходъ, потребный на этотъ предметъ, разлагается поровну на все общество; между тѣмъ, налогъ этотъ, по всей справедливости, долженъ бы падать исключительно на судохозяевъ, по размѣру ихъ судовъ; тогда не было бы ропота со стороны бѣдняковъ, несознающихъ справедливости этого налога.

20 февраля, въ кемскомъ шкиперскомъ курсѣ, при собраніи гражданъ, былъ произведенъ публичный экзаменъ ученикамъ училища; изъ нихъ двое удостоились званія штурманскихъ помощниковъ и выпуска изъ заведенія.

Въ заключеніе, сообщу еще о двухъ замѣчательныхъ, хотя и ничего неимѣющихъ между собою общаго, фактовъ: послѣднему рекрутскому набору съ Кемскаго уѣзда подлежали—123 человѣка, изъ нихъ только *шестеро* поступили на службу, а остальные внесли по 300 рублей.... 12 декабря въ 6 часовъ пополудни въ г. Кеми былъ громъ и молнія, и послѣ этого сдѣлалась оттепель и шелъ дождь. Въ теченіе зимы, вслѣдствіе господствовавшихъ западныхъ вѣтровъ большихъ холодовъ не было; самая низкая температура 23° была 14 января.

В. Козловъ.

Промыслы Кемскаго и Онежскаго уѣздовъ, за 1861, 1862 и 1863 годы.

Названіе уѣздовъ.	Рубкою лѣса.		Солевареніемъ.		Извозничествомъ.		Работами и промыслами		Смолокуреніемъ.		Птицеловствомъ.		
	Число душъ.	На сумму.	Число душъ.	На сумму.	Число душъ.	На сумму.	Число душъ.	На сумму.	Число душъ	На сумму.	Число душъ.	Количество добытыхъ птицъ.	На сумму.
		Руб.		Руб.		Руб.		Руб.		Руб.			Руб.
Онежскій:													
1861 г. . .	»	»	40	560	48	520	4317	11605	»	»	717	110400	8917
1862 г. . .	»	»	40	540	52	540	4380	112420	»	»	711	72300	7815
1863 г. . .	40	600	42	510	60	700	4400	120000	»	»	690	41100	6200
Кемскій:													
1861 г. . .	16	400	280	3217	430	4290	1402	12910	10	220	750	38010	3240
1862 г. . .	25	500	280	3200	650	5100	1510	14110	12	240	740	29605	3100
1863 г. . .	50	800	210	2100	660	4600	1600	15000	60	200	720	25400	2900

Названіе уѣздовъ.	Звѣроловствомъ.									
	Число душъ.	Число добытыхъ звѣрей.								
		Лисицъ.	На сумму.	Куницъ.	На сумму.	Прочихъ звѣрей.	На сумму	Морскихъ звѣрей.	Изъ нихъ сала.	На сумму.
			Руб.		Руб.		Руб.			Руб.
Онежскій:										
1861 г. . .	204	262	132	56	148	5218	574	892	1865	3208
1862 г. . .	180	210	630	62	186	4600	450	811	1510	3100
1863 г. . .	175	200	600	60	180	3000	350	610	1200	2500
Кемскій:										
1861 г. . .	455	304	890	270	665	25120	2894	2674	2906	6544
1862 г. . .	420	270	800	240	610	20160	2610	2705	3000	6700
1863 г. . .	425	250	780	210	630	15200	2300	1200	1400	2800

Названіе уѣздовъ.	Рыболовствомъ.											
	Число душъ.	Семги.	На сумму	Трески.	На сумму.	Палтусины.	На сумму.	Сельдей.	На сумму.	Прочихъ рыбъ.	На сумму.	Всего на сумму.
			Руб.		Руб.		Руб.		Руб.		Руб.	Руб.
Онежскій:												
1861 г. . .	1810	2375	9590	9840	5020	470	440	2200	450	15400	7004	152569
1862 г. . .	1817	2190	4900	9715	4600	500	525	2100	410	14100	7000	143116
1863 г. . .	1800	2000	8000	11000	5500	600	600	2000	1000	8200	4100	150840
Кемскій:												
1861 г. . .	3560	5004	5902	52060	26400	1900	2007	21908	12100	12970	5945	87624
1862 г. . .	3600	6000	24000	48790	24000	1700	1900	36715	12970	15240	6110	159935
1863 г. . .	3580	15400	46200	56100	28050	1500	1600	25000	13000	10200	5100	128060

БРОНЕНОСНОЕ СУДОСТРОЕНІЕ.

I.

СПУСКЪ ОДНОБАШЕННЫХЪ 2-ХЪ ПУШЕЧНЫХЪ БРОНЕНОСНЫХЪ ЛОДОКЪ:

«Латникъ» и «Броненосецъ».

10 и 12 марта спущены первыя броненосныя однобашенныя лодки (мониторы) «Латникъ» (командиръ кап.-лейт. князь Вадбольскій) и «Броненосецъ» (командиръ капит.-лейт. Купреяновъ), строившіяся на верфи балтійскаго строительнаго, литейнаго и механическаго заведенія гг. Макферсона и Карра, въ Чекушахъ.

Вотъ подробности этого спуска первыхъ еще, построенныхъ у насъ, броненосныхъ судовъ. Спускъ лодки «Латникъ» былъ назначенъ 9 марта въ 3 ч. попл. Для этого во льду противъ элинга выкололи майну длиною 80, а шириною 15 сажень, и чтобы удержать судно, которое, при остромъ образованіи своей кормы и маломъ возвышеніи борта, могло съ расхода нырнуть въ воду или удариться объ ледъ, были заложены за кильсоны лодки двѣ канатныя цѣпи въ $1\frac{1}{4}$ д., и поданы черезъ средній люкъ на палы на стапелѣ, чтобы служить задержниками. Для постепеннаго же удерживанія лодки, на канаты, черезъ каждую сажень, были положены найтовы изъ 2 д. троса, взятые на тѣ же палы. Подъ кормою, для представленія бо́льшаго сопротив-

ленія водѣ и для предохраненія руля и винта въ случаѣ удара объ ледъ, поставили широкій и высокій наклонный щитъ изъ досокъ. Уклонъ спусковаго фундамента вверху $^7/_8$ д., внизу $1^1/_2$д.—на 6 футъ. Разстояніе между полозьями 12 ф. Высота воды на концѣ фундамента 10 дюймовъ (при ординарной водѣ). Полозья, вмѣсто обыкновенныхъ задержниковъ, были въ верхнемъ концѣ ихъ скрѣплены съ фундаментомъ, каждый восемью болтами. Вообще фундаментъ былъ устроенъ необыкновенно легко, чтó серьезно безпокоило весьма многихъ, но къ счастію, напрасно.

Въ понедѣльникъ въ 3 часа начался спускъ лодки. Выколотили стапельные блоки и подпоры, отрѣзали верхніе концы полозьевъ, но лодка не двигалась. Нужно было принять мѣры, чтобы столкнуть ее въ воду, а такъ какъ, не разсчитывая на не удачный спускъ, для этого ничего не приготовляли, то пришлось прибѣгнуть къ перлиню, который подали съ одной стороны лодки и тянули черезъ блокъ въ-ручную. Когда онъ лопнулъ три раза, не подвинувъ лодки, за полозья съ обѣихъ сторонъ заложили кабельтовы и помощію ихъ и двухъ домкратовъ, лодка стала подвигаться, но такъ медленно, что движеніе было едва замѣтно. Наконецъ, въ $7^1/_2$ ч. вечера прекратили работы. Причину этой неудачи приписываютъ тому, что сало подъ полозьями, положенное почти за двѣ недѣли передъ тѣмъ, вывѣтрилось и замерзло до того, что при движеніи, данномъ лодкѣ кабельтовыми и домкратами, оно даже не могло разогрѣться, а выкрошивалось и разсыпалось какъ сухой песокъ. До $7^1/_2$ часовъ, когда были прекращены работы, судно подалось на 24 фута.

На другой день, за концы кабельтововъ, взятыхъ отъ полозьевъ съ каждой стороны, были заложены тали и помощію ихъ, двухъ домкратовъ и двухъ вагъ, заложенныхъ также съ обѣихъ сторонъ, въ 9 часовъ утра начали тащить лодку. Она двигалась также медленно, какъ и наканунѣ, къ тому же въ этотъ день было холоднѣе, чтó, безъ сомнѣнія, не мало мѣшало движенію по замерзшему уже салу. Въ $11^1/_2$ часовъ, подвинувъ лодку еще футъ на 20 впередъ, за оба полоза было заложено еще по однимъ большимъ талямъ. Въ 1 ч. лодка пошла немного скорѣе прежняго и, постепенно увеличивая ходъ, сошла благополучно въ воду. Скорость при этомъ не могла,

безъ сомнѣнія, быть очень велика, и лодка не дошла до конца майны, а остановилась, отойдя немного болѣе ½ длины судна отъ конца фундамента, при чемъ оборвала съ лѣвой стороны 7, а съ правой 14 найтововъ. Изъ предосторожности, на палубѣ никого не было, и вода, остановленная щитомъ, даже не замочила ее.

Лодка углубилась съ полозьями: кормой 6 ф. 9 д. Носомъ 3 ф. 8 д. Дифф. 3 ф. 1 д.
по отнятіи полозьевъ: — 6 » 11 » — 3 » 9 » — 3 » 2 »

Переломъ въ ⅜ дюйма оказался только на другой день послѣ спуска. Это приписываютъ тому, что въ день спуска было очень холодно, и желѣзная палуба, стянутая морозомъ, не позволила оконечностямъ судна опуститься. На другой же день, сильно разогрѣтая солнцемъ, она растянулась и оказала переломъ, упомянутый выше. Надъ этимъ теперь, пользуясь ночными морозами, дѣлаются наблюденія, результаты которыхъ будутъ весьма интересны (*). Воды въ трюмѣ также не оказалось въ первый день спуска. Тамъ былъ ледъ, оставшійся отъ воды, которою пробовали лодку. На другой же день, когда ледъ растаялъ, ея оказалось до 8 д. и прибывало по 1 д. въ сутки, вѣроятно изъ кингстоновъ, пропускавшихъ воду.

Въ четвергъ 12 марта, въ 12 часовъ, была спущена другая лодка «Броненосецъ». Спускъ ея, устроенный точно такимъ же образомъ, удался какъ нельзя лучше, въ присутствіи г. управляющаго министерствомъ, генералъ-адъютанта Н. К. Краббе, и многочисленной публики. Лодка сошла на воду плавно и легко, обрывая одинъ за другимъ найтовы, и дошла до самаго конца майны, поднимая передъ щитомъ массу воды, которая, однако, только слегка замочила палубу.

Лодка углубилась съ полозьями: кормой 7 ф. 9 д. Носомъ 5 ф. 10 д Дифф. 2 ф. 1 д
по отнятіи полозьевъ: — 8 » 1 » — 5 « 8 « — 2 » 5 »

Переломъ ½ дюйма. Воды въ трюмѣ не оказалось.

Читатели наши знакомы уже отчасти, въ общихъ чертахъ, съ этими лодками, которыя суть снимокъ съ американскихъ мониторовъ (⁎), и потому мы не станемъ описывать ихъ здѣсь подробно.

(*) Жаль, что, по сихъ поръ, нѣтъ болѣе точныхъ средствъ опредѣленія перелома, измѣненія въ которомъ должны быть очень велики, для того, чтобы быть замѣченными при настоящемъ грубомъ способѣ.

(⁎) Морск. Сбор. 1864 г. Бронен. отдѣлъ, ст. «Американскіе мониторы», и статью о значеніи Бронен. флота, въ этой же кн. М. Сб.

Вотъ главныя размѣренія ихъ:

Наибольшая длина	201 ф.	»	д.
Длина между штевнями	159 —	$2\frac{1}{2}$	—
Наибольшая ширина	46 —	»	—
Глубина интрюма	11 —	10	—
Углубленіе	11 —	5	—
Водоизмѣщеніе верхней части	——	757,62	тонна
Водоизмѣщеніе нижней части	——	808,25	—
Всего		1565,87	тонна

Къ постройкѣ ихъ было приступлено 5 іюня 1863 года. Постройка корпуса лодки, башни, и изготовленіе 160 сильнаго судоваго и 30 сильнаго башеннаго механизмовъ производилась съ подряда заводчиками г.г. Карромъ и Макферсономъ, изъ ихъ матеріаловъ, ихъ средствами и мастеровыми. До спуска лодки «Латникъ» на постройку было употреблено около 35 000 пудовъ желѣза, на лодку же «Броненосецъ» немного болѣе 36 000 пудовъ. Общая контрактная сумма за каждую лодку 568 956 руб. 50 коп. сер. Наблюдающій за работами на этихъ двухъ лодкахъ—корабельный инженеръ штабсъ-капитанъ Коршиковъ.

Лодки спущены безъ машинъ, башеннныхъ механизмовъ и вообще безъ всякихъ тяжестей. Корпусъ ихъ совершенно оконченъ, но «Броненосецъ» въ отношеніи готовности нѣсколько впереди «Латника». Такъ напр., броня перваго, состоящая, какъ на всѣхъ мониторахъ изъ пяти одно-дюймовыхъ листовъ, по срединѣ судна уже на мѣстѣ и закрѣплена, такъ что остается только закрыть кормовой и носовой свѣсы, по длинѣ около 30 футовъ; тогда какъ послѣдній спущенъ совсѣмъ безъ брони и только съ двумя третями изъ всего числа деревянныхъ чаковъ и брусьевъ, составляющихъ подкладку. Внутреннія желѣзныя работы, какъ то: устройство переборокъ, угольныхъ ящиковъ и проч., въ обѣихъ лодкахъ почти окончены. Машины, башни, башенные механизмы, брашпили и пушечные станки ихъ собираются въ мастерской и нѣкоторые уже почти готовы, такъ что къ началу лѣта мы надѣемся видѣть нашихъ первыхъ, такъ сказать, доморощенныхъ броненосцевъ готовыми къ службѣ.

Цѣль постройки этихъ лодокъ есть прибрежная оборона Кронштадта, представляющаго для судовъ этого рода такія мѣстныя удобства, которыя рѣдки въ другихъ мѣстахъ, и потому, при вооруженіи тою громадною артиллеріею, которую предпола-

гаютъ помѣстить на нихъ, можно надѣяться, что наши небольшіе броненосцы будутъ весьма дѣйствительнымъ дополненіемъ береговой защиты Кронштадта.

II.

ПОДВОДНАЯ АРТИЛЛЕРІЯ.

Дѣйствіе артиллерійскихъ снарядовъ въ водѣ (*).

Лѣтъ десять тому назадъ, возникла новая отрасль военнаго морскаго искусства, которой Морской Сборникъ посвящаетъ цѣлый отдѣлъ каждой своей книжки. Большія морскія державы, а за ними и прочія, успѣли настроить десятки броненосныхъ судовъ разныхъ системъ и калибровъ; предполагалось, что современные моряки, спрятанные подъ неуязвимою бронею, будутъ наслаждаться сильными ощущеніями морскаго боя, не только не подвергая жизни своей опасности, но даже и нервовъ своихъ—излишнему испытанію. Но и артиллерія также не предавалась бездѣйствію и не дремала. Придумывались чудовищныя орудія и новые снаряды, исключительно предназначенные пробивать броню судовъ. Новыя системы брони, новые типы судовъ, придуманные съ другой стороны для защиты отъ этой страшной артиллеріи, поглощали все искусство и геній инженеровъ, которые, казалось, задали себѣ единственной задачей изобрѣсти несокрушаемый сундукъ, для сохраненія драгоцѣнной жизни моряковъ.

И вдругъ, неожиданно отыскалась пятка Ахиллеса! Нѣтъ сомнѣнія, что какъ бы совершенно ни было произведеніе, вышедшее изъ рукъ человѣка, найдется, современемъ, другой человѣкъ, который отъищетъ слабую сторону этого произведенія. Такъ теперь многіе думаютъ, что нашлась слабая сторона броненосныхъ судовъ и средство смирить ихъ самоувѣренность; средство дѣйствительнѣе и страшнѣе подводныхъ минъ, тарановъ и торпедовъ, а главное, простое, практическое и доступное.

(*) Report from the Select Committee on Ordnance, 1863; Mechanic's Magasine; Scientific American; Engineer; Army and Navy Journal.

Все дѣло состоитъ въ томъ, чтобы употребить обыкновенныя орудія для стрѣльбы въ подводную, незащищенную бронею часть корпуса. Вотъ гдѣ она, ахиллесова пятка броненосцевъ! Извѣстно, что ни на одномъ изъ нихъ боковая броня не спускается далѣе какихъ нибудь 6 футъ подъ ватерлиніею. Инженеры не находили нужнымъ продолжать ее ниже, въ предположеніи, что на этой глубинѣ воды, дѣйствіе артиллерійскихъ снарядовъ невозможно или недѣйствительно. Найдите средство, чтобы снаряды ваши не лишались всей своей силы въ водѣ; найдите возможность пробивать корпусъ противника на глубинѣ 7 или 8 футъ и предъ вами смирятся грозные флоты броненосцевъ, а вамъ останется, какъ голландскому адмиралу, которому удалось согнать англичанъ съ моря, привязать голикъ къ топу мачты и торжествовать, пока не придумаютъ чего нибудь новаго, что сдѣлаетъ и вашу побѣду въ свою очередь безполезною.

Въ числѣ приложеній къ «отчету о состояніи англійской артиллеріи», вышедшему въ іюлѣ 1863 г. (*) помѣщены между прочимъ извлеченія изъ журналовъ опытовъ, веденныхъ въ разное время на кораблѣ *Excellent*. Мы не будемъ говорить здѣть какъ многосторонни и поучительны вообще артиллерійскіе опыты, производимые въ Англіи. Между огромной массой свѣдѣній, которыя разбросаны на 700 страницахъ этой *синей книги*, мы должны остановиться на двухъ серіяхъ опытовъ, произведенныхъ въ разное время на кораблѣ *Excellent*. Мы обратимъ сначала вниманіе на опыты, которые были начаты еще въ концѣ 1857 года, за тѣмъ производились въ началѣ 1858 и частію въ 1859 году, съ цѣлію опредѣлить: до какой степени при стрѣльбѣ съ надводной батареи могутъ проницать въ воду снаряды орудій Витворта и Армстронга.

При первыхъ опытахъ, о которыхъ есть свѣдѣнія въ «отчетѣ» орудіе было употреблено мѣдное 24 фунт. калибра, системы Витворта (діаметръ канала 4 и $4^1/_2$ дюйм.); длина канала $4^1/_2$ фута. Зарядъ $2^1/_2$ фунта; стрѣляли плоскоголовыми бомбами обыкновенной формы снарядовъ Витворта, вѣсомъ въ 24 фунта: длина снаряда 10,3 дюйма, діаметръ плоской вершины его 3 дюйма.

(*) «Англійская артиллерія», Морской Сборникъ, январь 1864 г.

Щитъ находился въ разстояніи 32 ярдовъ (96 футъ); онъ былъ дубовый, толщиною въ 4 дюйма. Послѣ третьяго выстрѣла толщину его удвоили, т. е. сдѣлали въ 8 дюймовъ. Бомбы заключали немного болѣе 1 фунта пороха. Орудіе находилось на $6^1/_2$ футовъ выше поверхности воды и на 15 футъ выше основанія щита, въ нижнюю, покрытую водою, часть котораго производились выстрѣлы. Углы пониженія орудія были отъ 6° 30′ до 8°.

Общее заключеніе послѣ опытовъ выражено въ слѣдующихъ словахъ «изъ опытовъ видно, что снарядъ, пройдя 20 футъ подъ водою и попавъ въ цѣль въ 3 футахъ отъ поверхности воды, пробиваетъ дубовый щитъ въ 8 дюйм. толщиною».

Въ нѣкоторыхъ случаяхъ, дѣйствіе снаряда было гораздо значительнѣе. Одинъ разъ, бомба попала въ воду въ 17 футахъ отъ щита, пробила его въ $3^1/_2$ футахъ отъ основанія, попала въ илъ въ $17^1/_2$ футахъ позади щита и прошла въ илу еще $18^1/_2$ футъ, углубившись въ него на 2 фута. *Снарядъ прошелъ всего 53 фута, въ водѣ, деревѣ и мягкомъ илѣ.*

Стрѣльба, производившаяся потомъ въ старый бригъ *Serpent*, при подобныхъ же условіяхъ, на разстояніи 54 футъ, дала весьма сходные результаты. Эти опыты, не смотря на то, что они остаются въ совершенной тѣни послѣ тѣхъ, о которыхъ мы будемъ говорить ниже, заслуживаютъ, однако, самаго серьезнаго вниманія.

Если 24 фунтовая бомба, при зарядѣ только въ $2^1/_2$ фунта, можетъ произвести такое дѣйствіе, то можно невольно задуматься надъ тѣмъ, что́ можно ожидать отъ страшныхъ снарядовъ современной артиллеріи? Опыты эти произведены лѣтъ шесть тому назадъ, но мы не имѣемъ, къ сожалѣнію, другихъ, болѣе современныхъ данныхъ относительно проницанія въ воду артиллерійскихъ снарядовъ при углахъ пониженія. Можетъ быть, позволено выразить удивленіе, что этотъ вопросъ не возбудилъ ранѣе всего того вниманія, котораго онъ заслуживаетъ.

Совершенно подобные вышеописаннымъ опытамъ, были произведены въ началѣ 1859 года надъ 32 фунт. орудіемъ Армстронга, при тѣхъ же углахъ возвышенія. Снаряды, съ закругленною оконечностью, отскакивали отъ поверхности и рикошетировали, не проникая въ воду.

Сущность дѣла очевидно зависитъ преимущественно отъ формы

снаряда. До введенія нарѣзныхъ орудій, артиллерія не признавала другихъ снарядовъ, кромѣ круглыхъ; книпели и тому подобныя ухищренія, употреблявшіяся въ прошедшемъ столѣтіи, были давно оставлены и забыты. Но круглые снаряды не могутъ проникать въ воду, падая подъ острымъ угломъ,—они отражаются отъ поверхности и рикошетируютъ; при болѣе значительномъ углѣ паденія, они быстро теряютъ свою скорость и падаютъ мертвымъ грузомъ на дно. Однако, изъ этого не слѣдуетъ, чтобы то же самое послѣдовало и со снарядомъ, имѣющимъ какую либо другую форму. Замѣтимъ мимоходомъ, что родъ снаряда играетъ весьма важную роль въ артиллерійскихъ вопросахъ вообще. Такъ, если мы хотимъ рикошетной стрѣльбы, то круглая форма представляется для этого самою удобною; для дальности полета или для лучшаго преодолѣнія сопротивленія воздуха, нужны очевидно другія средства; наконецъ, если мы имѣемъ въ виду пробиваніе желѣзныхъ плитъ брони, то для этого потребуются отъ снаряда опять особыя условія.

Корабельная архитектура, основываясь на извѣстныхъ условіяхъ, представляемыхъ круглыми снарядами при паденіи ихъ въ воду,—считала подводную часть корпуса сравнительно безопасною. Поэтому, строя неуязвимыя броненосныя суда, находили достаточнымъ защитить (даже разсчитывая на качку и кренъ) подводную часть бронею до глубины 6 или $6^1/_2$ футъ. Опыты, произведенные съ небольшимъ орудіемъ Витворта, маленькими зарядами въ $2^1/_2$ фунта пороха, можетъ быть, уже сами по себѣ достаточны, чтобы поколебать эту увѣренность. Посмотримъ результаты другихъ и несравненно болѣе важныхъ опытовъ, которые производились также въ Порсмутѣ въ 1862 году.

Въ іюнѣ 1862 года, было поставлено на берегу въ недальнемъ разстояніи отъ корабля *Excellent*, обыкновенное 110 фунтовое (7 дюймовое) орудіе Армстронга, заряжающееся съ казенной части. Опыты продолжались довольно долгое время.

Орудіе заряжалось во время отлива обыкновеннымъ зарядомъ; во избѣжаніе подмочки зарядъ помѣщался въ пузырѣ; снаряды, употребленные вначалѣ, были обыкновенныя бомбы Армстронга, иногда наполненныя пескомъ; въ другихъ же случаяхъ —разрывнымъ зарядомъ въ 12 фунтовъ.

При приливѣ, когда вода подымалась около 6 футъ надъ ору-

діемъ, заряду сообщали огонь посредствомъ трубки Бикфорда и производили выстрѣлъ въ подводный щитъ, поставленный въ 25 футахъ отъ дула орудія. Первые опыты были весьма неудовлетворительны. 11 іюля, для того, чтобы помѣшать водѣ наполнять каналъ орудія и дать бо́льшую начальную скорость снаряду, дуло орудія было закрыто герметически старой барабанной кожей и замазано бѣлильной замазкой. Незаряженная бомба пробила сваю 13½ дюймовъ толщиною и найдена въ 3 футахъ позади щита. Въ одинъ изъ слѣдующихъ опытовъ, сплошное ядро, при тѣхъ же обстоятельствахъ, попавъ въ 4½ футахъ отъ поверхности воды, въ щитъ, состоявшій изъ 13½ дюймовыхъ свай съ 5 дюймовою дубовою обшивкою, пробило его насквозь. Снарядъ не найденъ и вѣроятно зарылся въ жидкій илъ.

При послѣдующихъ опытахъ, въ сентябрѣ 1862 г., стрѣльба производилась въ блокшивъ *Griper*, поставленный въ разстояніи 20 футъ отъ дула орудія. Снаряды употреблялись неразрывные: плоскоголовые и съ коническою оконечностію. Каждый выстрѣлъ пробивалъ бортъ, проходя чрезъ толщину 20—33 дюймовъ дерева. Затѣмъ, было сдѣлано два выстрѣла снаряженными бомбами; оба раза бортъ былъ пробитъ, а бомбы съ ударными трубками, разорвавшись повидимому при проходѣ чрезъ бортъ, оставляли въ немъ широкое неправильное отверстіе.

За тѣмъ на бортъ того же блокшифа *Griper* были прикрѣплены щиты, составленные *изъ 4 и изъ 6 полудюймовыхъ желѣзныхъ листовъ*, представляя такимъ образомъ толщину желѣза въ 2 и въ 3 дюйма. Снаряды употреблялись сплошные: плоскоголовые и коническіе. Послѣднюю толщину щита, 3 дюймовую, плоскоголовые снаряды не пробивали насквозь, и коническіе, какъ можно замѣтить и изъ предшествовавшихъ опытовъ, оказались вообще дѣйствительнѣе для подводной стрѣльбы. При послѣднемъ опытѣ, коническій сплошной снарядъ пробилъ всѣ плиты и вогналъ куски ихъ сквозь бортъ внутрь судна, произведя неправильную дыру въ щитѣ; шельфъ-писъ разбитъ и бортъ разрушенъ на значительное пространство.

Итакъ, вотъ разрушеніе, которое можетъ сдѣлать 110 фунтовый снарядъ Армстронга на разстояніи 20 футъ отъ непріятельскаго судна. Полагаемъ излишнимъ напоминать нашимъ читателямъ, что нѣтъ ни одного судна, подводная часть борта

котораго представляла бы такую защиту, какъ шесть полудюймовыхъ листовъ желѣза, и такое сопротивленіе, какъ 3 дюйм. желѣзный щитъ *Griper*'а. Броня, какъ мы упоминали уже, не спускается ни на одномъ суднѣ ниже 6—6 $^1/_2$ фут. отъ ватер-линіи. Куда же дѣвается неуязвимость гордыхъ броненосцевъ? Повторимъ еще разъ, что опыты эти заслуживаютъ самаго полнаго вниманія и чрезвычайно важны, можетъ быть, даже для всей будущности военныхъ флотовъ. Невдаваясь въ разборъ всѣхъ причинъ, вслѣдствіе которыхъ стрѣльба подъ водою до сихъ поръ не вошла вкругъ средствъ морской войны, мы предлагаемъ нашимъ читателямъ нѣсколько свѣдѣній относительно разныхъ способовъ примѣненія новой пока отрасли военнаго искусства на морѣ.

Еще Робертъ Фультонъ,—пріятно вспомнить такое знаменитое имя и поставить его въ головѣ историческаго очерка,—посвятилъ большое вниманіе этому вопросу. Выписываемъ слѣдующее извлеченіе изъ описанія его опытовъ. «Для первыхъ опытовъ, производившихся на р. Гудзонъ (въ Сѣверной Америкѣ) было употреблено 4 фунтовое орудіе, казенная часть котораго, насколько обыкновенно на судахъ у выдвинутыхъ за бортъ орудій, она находится внутри борта,—была помѣщена въ непроницаемомъ ящикѣ; дуло заткнуто пробкой. Ящикъ съ орудіемъ былъ помѣщенъ на три фута ниже поверхности воды. Выстрѣлъ производился посредствомъ раскаленнаго угля, опущеннаго на запалъ чрезъ жестяную трубку, выведенную надъ поверхностію воды. Ядро найдено на днѣ рѣки, въ разстояніи 41 фута отъ дула. Орудіе не имѣло никакихъ поврежденій.

«Этотъ опытъ убѣдилъ Фультона, что орудія могутъ быть помѣщаемы въ подводной части, имѣя казенную часть внутри судна, а дульную за бортомъ, и что стрѣльба при такихъ условіяхъ не представляетъ никакой особенной опасности относительно разрыва орудія.

«Отсюда родилась мысль вооружить такимъ образомъ суда: изобрѣтатель предлагалъ, чтобы *дульная часть орудій выдвигалась и откатывалась въ набивной втулкѣ; а отверстіе въ бортѣ закрывалось бы клапаномъ, который не позволялъ бы водѣ проникать въ судно, когда орудія вдвинуты. У наслѣдниковъ его существуетъ до сихъ поръ модель подобнаго устройства.* При слѣдующихъ опытахъ, то же самое орудіе было заря-

жено $1^1/_2$ фунтами пороха и помѣщено опять въ трехъ футахъ отъ поверхности воды. Выстрѣлъ произведенъ посредствомъ особеннаго замка, его же изобрѣтенія. Ядро попало въ сосновый срубъ, поставленный въ 12 футахъ отъ орудія, и углубилось въ него на $11^1/_2$ дюймовъ.

«Послѣ того, вмѣсто 4 фунт. орудія была употреблена 100 фунтовая колумбіада. Выстрѣлъ произведенъ при тѣхъ же обстоятельствахъ, какъ прежде; 100 фунтовое ядро разнесло щитъ въ куски; орудіе не получило никакихъ поврежденій.»

Дальнѣйшихъ свѣдѣній объ этихъ опытахъ не имѣется, но извѣстно, что Фультонъ приписывалъ имъ большое значеніе. Онъ предлагалъ, между прочимъ, для такой пальбы, подвѣшивать орудія за бортомъ, по два, напримѣръ, въ носовой части судна.

Онъ доказывалъ, что «одно ядро, выстрѣленное такимъ образомъ изъ орудія большаго калибра въ подводную часть судна, будетъ гибельно для противника, и хотя дальность полета въ водѣ не простирается далѣе нѣсколькихъ футовъ, но при свалкѣ судовъ, при абордажѣ или боѣ *на руку дистанціи*» (какіе случались въ доброе старое время), «суда будутъ въ достаточно близкомъ разстояніи для дѣйствительности выстрѣловъ такихъ орудій».

Фультонъ не предполагалъ оставлять эти орудія постоянно въ водѣ, но только подвѣшивать ихъ на время боя.

Дѣятельность Фудьтона относится, какъ извѣстно, къ началу нынѣшняго столѣтія. Послѣ этого, мы находимъ нѣкоторыя соображенія о подводной стрѣльбѣ, въ одномъ изъ сочиненій извѣстнаго французскаго капитана Монжери (Fusées de Guerre 1825). Въ сочиненіи этомъ, Монжери предлагаетъ, между прочимъ, особый родъ продолговатыхъ снарядовъ, которые, въ отличіе отъ боевыхъ ракетъ, онъ назвалъ *рошетами*. Снаряды эти недолжны были имѣть хвостовъ, а вмѣсто ихъ, поддоны съ центральнымъ отверстіемъ, для истеченія газовъ, сообщающихъ движеніе. На передней-же части снаряда, расположено было нѣсколько винтовыхъ нарѣзокъ или каналовъ—для сообщенія вращательнаго движенія, которое должно было замѣнить направляющее дѣйствіе хвоста.

Для увеличенія начальной скорости, предполагалось употреблять пороховые заряды въ картузахъ, прикрѣпляя ихъ къ под-

дону снаряда, подобно тому, какъ это дѣлается въ полевой артиллеріи.

Монжери предлагаетъ употреблять эти снаряды для стрѣльбы подъ водою посредствомъ особенныхъ трубъ или тонкостѣнныхъ орудій, заряжающихся съ казенной части и помѣщенныхъ въ подводной части судна. Орудіе это, дѣйствуя какъ ракетная труба, не должно было имѣть отката и должно было оставаться на своемъ мѣстѣ у борта. Дульная часть орудія, для того, чтобъ дать возможность измѣнять направленіе орудія, должна была вращаться въ сферической поверхности, вставленной въ бортъ. Отверстіе въ бортѣ должно закрываться снаружи, особеннымъ клапаномъ на шарньерахъ, который, закрываясь отъ дѣйствія своего вѣса и нажимаемый наружнымъ давленіемъ, не долженъ пропускать воды.

Для открыванія и подъема клапана,—что́ Монжери сначала думалъ возможнымъ сдѣлать помощію самаго выстрѣла,—было предложено имъ также провести отъ клапана, чрезъ блоки и особую набивную диру, мѣдную проволоку внутрь судна. Небольшое количество воды, которое затѣмъ попадало бы при каждомъ выстрѣлѣ въ орудіе или трубу (открытую въ задней части), не представляло бы большихъ затрудненій.

Проэктъ Монжери, сколько извѣстно, остается безъ испытанія и съ тѣхъ поръ, кажется, на этотъ предметъ не было обращаемо того вниманія, какого онъ заслуживаетъ; только въ послѣднее время, вниманіе это повидимому начинаетъ пробуждаться и въ изобрѣтателяхъ нѣтъ недостатка. Но время и мѣсто не позволяютъ намъ входить въ подробное изложеніе всѣхъ, сдѣлавшихся извѣстными, попытокъ и проэктовъ, и не въ этомъ состоитъ цѣль настоящей статьи. Мы позволимъ себѣ ограничиться перечисленіемъ и самымъ краткимъ обзоромъ важнѣйшихъ изъ нихъ.

Въ Англіи взято, въ послѣдніе годы, не менѣе шести привилегій на изобрѣтенія, касающіяся подводной стрѣльбы. Нѣкоторыя изъ нихъ родились еще прежде опытовъ *Excellent*'а, изложенныхъ выше, т. е. ранѣе 1862 года.

Г. Педжъ (*Page*), изъ Уестминстера, такъ описываетъ свое изобрѣтеніе: «на военныхъ судахъ или другихъ плавучихъ батареяхъ, я помѣщаю одно или нѣсколько орудій, каждое въ особомъ отдѣленіи подводной части, и въ это отдѣленіе я на-

гоняю воздухъ, до давленія, превосходящаго давленіе воды на уровнѣ погруженія орудія. Эти отдѣленія соединяются съ резервуаромъ, гдѣ содержится постоянно достаточный запасъ сжатаго воздуха. Когда орудіе заряжено и наведено, я открываю портъ и произвожу чрезъ него выстрѣлъ, послѣ чего портъ немедленно закрывается. Давленіе воздуха въ отдѣленіи производитъ стремленіе его внаружу (или въ воду), чрезъ открытый портъ, и препятствуетъ водѣ, въ сколько нибудь значительномъ количествѣ, вливаться внутрь. Орудія могутъ быть заряжаемы и управляемы, какъ обыкновенно дѣлается, людьми, которые находятся въ томъ-же отдѣленіи.»

Г. Борлей (*Burley*), изъ Гласго, предполагаетъ употреблять орудія особаго устройства, заряжающіяся съ казенной части, и прикрѣплять ихъ къ самому борту судна, такимъ способомъ, чтобы разрушительное дѣйствіе отдачи разлагалось на значительное пространство борта, или же, для избѣжанія этого разрушительнаго дѣйствія на стѣны судна, дульная часть орудія можетъ ходить въ набивной втулкѣ, вставленной въ бортѣ»... Затѣмъ слѣдуютъ подробности заряжанія, показывающія незнакомство автора съ артиллеріею.

Г. Суль (*Soul*), изъ Лондона, способъ котораго описанъ въ журналѣ «Engineer» (*), подобно г. Педжу, предполагаетъ употребить сжатый воздухъ. Патентъ г. Суля весьма обширенъ и обнимаетъ вообще дѣйствіе сгущеннаго воздуха, для выбрасыванія различныхъ предметовъ въ воду (какъ-то: мусора изъ топокъ, нечистотъ изъ ватерклозетовъ, и т. п.). Какъ часть общаго патента, входятъ въ него также приспособленія пальбы изъ орудій подъ водою, какъ на судахъ, такъ и на приморскихъ батареяхъ.

Въ этомъ изобрѣтеніи, орудія для пальбы помѣщаются въ подводной части судна, въ небольшихъ цилиндрахъ, которые имѣютъ клапаны, открывающіеся за бортъ. Эти цилиндры находятся въ сообщеніи съ резервуаромъ сжатаго воздуха. Послѣ выстрѣла, закрывается забортный клапанъ, и вода, попавшая при этомъ въ цилиндръ, выгоняется изъ него давленіемъ сжатаго воздуха, а въ задней части цилиндра открывается другой клапанъ, чрезъ который орудіе выдвигается внутрь судна и

(*) № 429, 18 марта 1864.

заряжается обыкновеннымъ способомъ; затѣмъ вдвигается опять въ цилиндръ, внутренній клапанъ закрывается, а наружный открывается и производится выстрѣлъ.

Извѣстный капитанъ Кользъ, первый изобрѣтатель башенныхъ судовъ, взялъ также патентъ на особенное устройство для подводный стрѣльбы. Изобрѣтеніе его весьма сложно, и мы не знаемъ, удастся ли намъ безъ чертежа дать ясное понятіе о немъ нашимъ читателямъ. На суднѣ отгораживается, отъ самаго низу до верху и во всю ширину, особое отдѣленіе, двумя поперечными непроницаемыми переборками.

Въ этомъ отдѣленіи вращается, поперекъ судна, на горизонтальномъ валѣ, огромный цилиндрическій барабанъ, который занимаетъ почти все внутреннее пространство отсѣка судна, въ которомъ онъ помѣщенъ. Въ барабанѣ помѣщаются два орудія, расположенныя такимъ образомъ, что когда, при вращеніи барабана, одно изъ нихъ выходитъ наверхъ, гдѣ его заряжаютъ, другое орудіе будетъ находиться въ нижней части трюма, противъ порта, сдѣланнаго въ наружной стѣнѣ судна, и въ желаемомъ положеніи для выстрѣла. Для выстрѣла открываютъ клапанъ порта въ стѣнѣ судна, дуло орудія, посредствомъ цѣпей, взятыхъ на брашпили, выдвигается изъ барабана и за бортъ судна, и производится выстрѣлъ, посредствомъ электрической проволоки или другаго приспособленія. Орудіе откатывается и задерживается въ этомъ положеніи цѣпями и палами, а барабанъ ворочается, дѣлаетъ полкруга и приводится въ такое положеніе, что другое, заряженное уже орудіе, приходитъ противъ порта, а то, изъ котораго произведенъ выстрѣлъ, будетъ наверху и готово для заряжанія. При заряжаніи дуло орудія герметически закрывается кускомъ пергамента или другимъ способомъ. Вращеніе барабана, вдвиганіе и выдвиганіе орудій производится посредствомъ зубчатыхъ колесъ.

Въ Америкѣ вопросъ этотъ также подвергся изслѣдованіямъ предпріимчивыхъ людей.

Въ началѣ 1862 года нѣсколько опытовъ были произведены гг. Вудбюри (Woodbury) и Форбесомъ (Forbes) въ Бостонѣ; два орудія 12 фунт. калибра, одно мѣдное гладкостѣнное, другое чугунное нарѣзное, были помѣщены на деревянномъ докѣ, въ 5 футахъ подъ водою. Стрѣляли зарядами въ $2\frac{1}{2}$ и 3 фунта пороха въ сосновый щитъ, находившійся въ разстояніи 11 или

12 футъ. Дуло орудія было заткнуто и замазано, чтобы не пропускать воды. Снаряды углубились до 20 дюймовъ въ щитъ. На настоящихъ судахъ, изобрѣтатели предполагаютъ помѣщать орудія въ набивныхъ втулкахъ; при этомъ отдача должна быть разсчитана такъ, чтобы дуло орудія, при выстрѣлѣ, оставалось внутри втулки на столько времени, сколько понадобится для того, чтобы закрыть портъ или отверстіе въ стѣнѣ судна наружнымъ клапаномъ. Затѣмъ орудіе вдвигается внутрь, заряжается обыкновеннымъ способомъ, дуло закрывается герметически какимъ либо средствомъ и вдвигается въ набивную втулку; клапанъ открываютъ и выдвигаютъ орудіе окончательно до мѣста.

Изобрѣтатели полагаютъ, что орудіе 6 дюймоваго калибра можетъ наносить дѣйствительное пораженіе подводной части судовъ, на разстояніи 30 или 40 футъ, а можетъ быть и болѣе.

Проэктъ этотъ былъ представленъ правительству Соединенныхъ штатовъ, и даже заключенъ контрактъ для заказа изобрѣтателямъ канонерской лодки, отчасти защищенной бронею, съ однимъ подводнымъ орудіемъ. Намѣреніе это, однако, сколько извѣстно, не приведено въ исполненіе.

Мы знаемъ также, что нѣкто г. Дорфи (Durfee), изъ Нью-Бедфорда, около того же времени, представилъ подобное же предложеніе правительству Соединенныхъ Штатовъ. Около того же времени была заявлена и взята привилегія г. Дуффи (Duffy), изъ Патерсона (въ Нью-Джерсей), на изобрѣтенное имъ подводное орудіе. Изобрѣтатель предполагалъ своимъ подводнымъ орудіемъ замѣнить дѣйствіе тарана (т. е. выстрѣлъ долженъ былъ происходить въ-упоръ, при прикосновеніи одного судна къ другому), полагая, что только въ этомъ случаѣ подводный выстрѣлъ можетъ произвести полное разрушительное дѣйствіе. Но для выстрѣла собственно ненужно прикосновенія, онъ можетъ быть произведенъ и обыкновеннымъ способомъ. Орудія предполагается заряжать съ казенной части. Отверстіе въ бортѣ, сквозь которое выходитъ дуло, закрывается двумя клапанами: одинъ изъ нихъ, по крайней мѣрѣ, составляетъ секретъ изобрѣтателя. При опытахъ въ маломъ размѣрѣ, по свидѣтельству очевидцевъ, воды вовсе не попадало въ шлюпку, съ которой производились опыты.

Г. Дуффи предлагалъ свое изобрѣтеніе нашему правительству; но цѣна, назначенная имъ за свой секретъ, была признана

слишкомъ высокою. Онъ просилъ, если не ошибаемся, 150 000 или 100 000 долларовъ.

У насъ, въ 1863 году, былъ предположенъ морскимъ ученымъ комитетомъ конкурсъ на разрѣшеніе вопроса о производствѣ подводной стрѣльбы изъ орудія, расположеннаго въ бортѣ судна ниже ватерлиніи, съ условіемъ:

«*Первое*, чтобъ выстрѣлъ производился отъ прикосновенія посторонняго тѣла къ дулу орудія», и

«*Второе*, чтобъ при выдвиганіи и откатѣ орудія устранить доступъ воды внутрь. Для достиженія втораго условія, необходимо приспособить клапанъ, открываніе и закрываніе котораго происходили бы одновременно съ выдвиганіемъ и откатомъ орудія, и даже приводились бы въ дѣйствіе именно этими движеніями.»

Срокъ конкурса былъ назначенъ 1 января 1864 г., и намъ извѣстно, что соискателей преміи, предложенной при этомъ ученымъ комитетомъ, явилось довольно много. Рѣшеніе комитета пока еще неизвѣстно. Мы знаемъ только, что одинъ изъ конкурентовъ, полковникъ Пестичъ, дѣлалъ вмѣстѣ съ инженеръ-механикомъ Мироновымъ нѣсколько опытовъ прошедшею осенью, въ Кронштадтѣ. Опыты, производившіеся въ небольшомъ размѣрѣ, въ присутствіи многихъ постороннихъ лицъ, говорятъ, увѣнчались хорошимъ успѣхомъ.

Позволимъ себѣ теперь изложить въ короткихъ словахъ выводы, которые можно сдѣлать изъ всего разсказаннаго нами.

Очевидно, что подводная стрѣльба изъ орудій не представляетъ никакихъ особенныхъ затрудненій. Дѣйствіе большихъ артиллерійскихъ орудій, стрѣляющихъ коническими, сплошными и разрывными снарядами, даже на разстояніи нѣсколькихъ десятковъ футъ, разрушительно для подводной части всѣхъ существующихъ судовъ. Для этого вовсе ненужно, чтобы выстрѣлъ происходилъ непремѣнно отъ прикосновенія къ непріятельскому судну; напротивъ того, несравненно выгоднѣе имѣть въ своихъ рукахъ возможность выбирать моментъ выстрѣла и произвести его, когда признается это наиболѣе выгоднымъ.

Устройство приспособленій для закрыванія отверстія и герметическихъ клапановъ въ бортѣ судна, для того, чтобы не допустить водѣ проникать въ то отдѣленіе, гдѣ помѣщаются орудія, не представляетъ особенныхъ затрудненій; вообще можно

сказать, что это не должно почитаться вопросомъ первой важности. При современныхъ усиленныхъ средствахъ выкачиванія, небольшое количество воды, которое при самомъ выстрѣлѣ или послѣ онаго, можетъ проникнуть въ несовершенно или дурно закрытый клапанъ, никакъ не можетъ почитаться серьезнымъ препятствіемъ. Въ самомъ дѣлѣ, орудіе можетъ быть поставлено въ особомъ непроницаемомъ отдѣленіи или каютѣ, и, въ такомъ случаѣ, даже и совершенное наполненіе этой каюты водою не составляетъ крайняго неудобства.

Встрѣтятся, конечно, и здѣсь, какъ во всякомъ новомъ дѣлѣ, разныя затрудненія, которыя могутъ замедлить примѣненіе новаго средства пораженія на практикѣ. Можно сказать только, что не предвидится ничего такого, передъ чѣмъ бы должна была остановиться изобрѣтательность современныхъ инженеровъ. Видя ежедневные успѣхи и побѣды строительнаго искусства и механики, зная трудности, которыя онѣ безпрестанно преодолѣваютъ, можно, кажется, быть увѣреннымъ, что и этотъ вопросъ будетъ рѣшенъ практически и въ непродолжительномъ времени.

Что же предприметъ тогда корабельная архитектура? Въ настоящую минуту, когда одинъ изъ самыхъ затруднительныхъ для нея вопросовъ—строеніе броненосныхъ судовъ, началъ достигать практически удовлетворительнаго разрѣшенія,—приходится едва ли не бросить все выработанное такимъ тяжелымъ и успѣшнымъ трудомъ, и принимать совершенно новыя и иныя условія въ основаніе своихъ соображеній. Не будемъ забѣгать впередъ и заниматься предположеніями о томъ, къ какимъ измѣненіямъ въ системѣ постройки и въ самыхъ формахъ судна, приведутъ новыя условія. Замѣтимъ только, что дѣйствія артиллерійскихъ орудій всегда будетъ несравненно слабѣе подъ водою, чѣмъ въ воздухѣ; изъ этого слѣдуетъ, что защитить подводную часть судна гораздо легче, чѣмъ надводныя. Очевидно, для этого не потребуется такой толстой и тяжелой брони, какая употребляется надъ водою. Замѣтимъ также, что должно быть легче расположить менѣе тяжелый грузъ предполагаемой брони въ подводной части судна, чѣмъ тѣ огромныя тяжести, какія носятъ существующія броненосныя суда, въ самыхъ верхнихъ частяхъ своихъ.

III.

Записка адмирала Пари о броненосныхъ судахъ, представленная французской академіи наукъ.

Засѣданіе 14 декабря 1683 г. Изъ Comptes Rendues de l'acadcmie des Sciences, томъ LVII).

Преобразованіе военныхъ кораблей въ броненосные, основанное на замѣненіи вѣса орудій, палубъ и рангоута, такимъ же вѣсомъ желѣзной брони, оказалось вполнѣ удачнымъ на тихой водѣ, пока судно остается спокойнымъ. При качкѣ же, на волненіи, замѣчается совсѣмъ другое. Съ перемѣною расположенія различныхъ грузовъ, должно было измѣниться и взаимнодѣйствіе ихъ на всю систему. И дѣйствительно, скоро оказалось, что новыя суда, замѣчательные во многихъ отношеніяхъ по своимъ качествамъ, имѣли гораздо бóльшую качку, чѣмъ прежнія. Отсюда для нихъ происходитъ двойная невыгода, ибо вмѣсто нѣсколькихъ батарей, расположенныхъ одна надъ другою, и изъ коихъ верхнія, по крайней мѣрѣ, недоступны дѣйствію волненія, вся сила броненосныхъ судовъ расположена въ одной батареѣ, находящейся на высотѣ всего $5\frac{1}{2}$—$6\frac{1}{2}$ ф. отъ воды въ тихую погоду. Понятно, что достаточно даже не очень большаго волненія для того, чтобы заставить эти суда закрыть порта; съ другой стороны, вслѣдствіе той же качки, нижняя часть брони, которая, какъ извѣстно, не спускается ниже $6\frac{1}{2}$ ф. отъ грузовой ватерлиніи (и то только на срединѣ судна), выходитъ изъ воды, черезъ каждыя 6 и 8 секундъ. Оба эти недостатка вмѣстѣ, если не уничтожаютъ вовсе, то значительно уменьшаютъ, какъ средства атаки, такъ и средства обороны этихъ судовъ.

Естественно, что этотъ вопросъ занималъ меня также какъ и многихъ другихъ офицеровъ и привелъ на память старинные корабли, боковая качка которыхъ, по общему мнѣнію, была менѣе чѣмъ на новѣйшихъ судахъ. Формы старинныхъ судовъ отличаются преимущественно видомъ поперечныхъ сѣченій, которыя въ новыхъ судахъ представляютъ большее круговое образованіе, составляющее подводную часть, съ постановленнымъ

надъ нимъ прямоугольникомъ; въ старинныхъ же судахъ, тѣ же круговыя линіи почти повторялись и надъ водою, что давало борту прежнихъ кораблей значительный уклонъ внутрь; форма ихъ такимъ образомъ приближалась къ формѣ тѣла вращенія, ось котораго была бы на поверхности воды, и которое, если бы оно было однороднымъ, не имѣло бы никакой остойчивости. Вслѣдствіе именно того, что тѣло это, по формѣ своей, не имѣетъ само по себѣ способности ни сохранить какое либо положеніе, въ которое оно приведено случайно, ни возвратиться въ извѣстное положеніе, когда оно выведено изъ него, оно тѣмъ способнѣе остаться въ томъ положеніи, въ которое оно будетъ приведено грузомъ, приложеннымъ на значительномъ разстояніи отъ оси вращенія. Напротивъ того, плотъ держится самъ собою въ горизонтальномъ положеніи, но его качаетъ при каждомъ колебаніи моря. Разницу эту лучше всего можно замѣтить при сравненіи круглой бочки, служащей для обозначенія мелей, съ плавучими ящиками мертвыхъ якорей. Первыя, будучи круглы, поднимаются и опускаются на волненіи, не измѣняя угла относительно своей оси, а послѣдніе въ это время раскачиваетъ и постоянно обдаетъ волненіемъ.

Послѣ этого естественно рождается вопросъ: почему же оставили старинныя формы судовъ? Это произошло отъ того, что вмѣстѣ съ своими достоинствами, онѣ имѣли тотъ недостатокъ, что много требовали баласта, и что если въ судно, напримѣръ, надо было положить 400 тон. послѣдняго, то одинаковый съ этимъ грузомъ, вѣсъ запасовъ, провизіи и проч., долженъ былъ оставаться на берегу. Вслѣдствіе этого, начали искать разрѣшенія задачи,—строить суда, нетребующія баласта, но боковая качка ихъ оказалась такъ велика, что отъ нихъ принуждены были отказаться. Въ настоящее время, машина и котлы составляютъ постоянный баластъ, и потому судно съ тремя маленькими парусами не рискуетъ быть опрокинутымъ. Въ числѣ невыгодъ вогнутаго борта, считаютъ недостатокъ мѣста на узкой палубѣ, для общихъ работъ, невозможность въ случаѣ абордажа перейдти съ одного судна на другое, и наконецъ, недостаточный уклонъ стоячаго такелажа. Но при трехъ косыхъ парусахъ и одномъ марселѣ, не можетъ быть большихъ общихъ парусныхъ работъ; машины въ 4000 силъ отнимаютъ

всякую возможность абордажа, а укрѣпленіе трехъ небольшихъ мачтъ, безъ сомнѣнія, не представляетъ никакой трудности. Напротивъ, мы видѣли, что теперь становится болѣе чѣмъ когда нибудь важнымъ уменьшеніе боковой качки. Замѣтимъ, что всѣ морскія войны временъ Людовика XIV и до имперіи, происходили на океанахъ; со времени же общаго мира, политическія обстоятельства заставляли держать эскадры наши на тихихъ водахъ Средиземнаго моря и преимущественно Архипелага. Съ этого же времени, появляются и прямостѣнные корабли и наступаетъ, можно сказать, эра большой боковой качки.

Чтобы понять вліяніе наружной формы на движеніе качки, надо принять въ соображеніе, что въ началѣ движенія, волненіе, которое поднимается съ одной стороны судна и въ то же время опускается съ другой, можетъ дѣйствовать единственно только на форму; затѣмъ, когда движеніе сообщилось всей массѣ, она увлекаетъ съ собою всѣ тяжести, и инерція послѣднихъ производитъ противуположное движеніе, которое бываетъ такъ сильно, что закрѣпленныя орудія часто вырывало качкой и бросало за бортъ.

Это дѣйствіе тяжестей судна повело къ сравненію колебаній боковой качки съ розмахами маятника; но это было бы справедливо только въ томъ случаѣ, если бы судно получило одинъ начальный толчекъ. На дѣлѣ же происходитъ совершенно иначе; волны проходятъ одна за другою черезъ извѣстные промежутки времени, и потому подобіе колебанія качки слѣдуетъ искать не въ маятникѣ, а въ качеляхъ, которыя усиленно раскачиваются. Положимъ, что качели, предоставленныя сами себѣ, дѣлали бы свои розмахи черезъ каждыя 5 секундъ, а ихъ заставляютъ качаться черезъ 3 или 4 секунды; вслѣдствіе этого розмахи ихъ будутъ стремительны. Если имъ будутъ сообщать движеніе черезъ каждыя 5 сек., то движенія будутъ плавны, но увеличатся; наконецъ, если ихъ будутъ толкать черезъ 6 секундъ, то ясно, что розмахи будутъ менѣе, потому что толчокъ будетъ равняться разности скоростей. На морѣ, волны слѣдуютъ одна за другою черезъ каждыя 6 или 8 секундъ, смотря по силѣ волненія, и потому время каждаго розмаха качки равняется этимъ промежуткамъ; но величины размаховъ и силы толчковъ весьма различны. Наблюдая дѣйствіе зыби на разныя суда въ штиль, когда волны имѣютъ всю свою

первоначальную простоту, мы замѣчаемъ, что, несмотря на различіе между судами, каждое изъ нихъ немедленно повинуется первоначальному побужденію. То же дѣйствіе, которое происходитъ отъ толканія качелей, производится и здѣсь перемѣною уровня, напримѣръ, 300 кубическихъ метровъ, которые съ одной стороны судна, выйдя изъ воды и находясь безъ поддержки, стремятся упасть въ нихъ, тогда какъ съ другой стороны, другіе 300 куб. метровъ или болѣе, погруженные въ воду, стремятся всплыть кверху. Все сказанное кажется весьма просто, но когда хотятъ приложить къ этому вычисленія, то оказывается, что нѣтъ возможности выразить необходимые для того элементы цифрами. Что такое, въ самомъ дѣлѣ, эти холмы, которые повидимому бѣгутъ съ такою скоростію, что ни одно судно не можетъ слѣдовать за ними, и каждая частица которыхъ, между тѣмъ, не болѣе какъ только опускается и поднимается на мѣстѣ и почти въ тактъ. Намъ неизвѣстна даже и настоящая форма волны, и ученые, занимающіеся гидравликою, согласятся, что въ этомъ движеніи жидкихъ тѣлъ есть свои законы, до сихъ поръ неопредѣленные нами.

Остается, слѣдовательно, обратиться къ указаніямъ старинной опытности и формамъ, которыя предпочитались и которыя не представляютъ нынѣ тѣхъ неудобствъ, что новыя; приближаясь по фигурѣ своей къ тѣлу вращенія, суда эти будутъ менѣе качаться и будутъ менѣе возбуждать инерцію массы желѣзной брони. Эти соображенія привели меня къ изученію и сравненію между собою весьма большаго числа судовъ временъ Людовика XVI и наконецъ побудили принять знаменитый корабль *Rogal Louis*, построенный Оливье въ 1740 году, за типъ построекъ. Нужно было, однако, примѣнить эти формы къ условіямъ брони и хода подъ парами, и потому понадобилось измѣнить обводы оконечностей. Впрочемъ, измѣненія эти болѣе кажущіяся, потому что обводы поперечныхъ сѣченій, которые болѣе всего имѣютъ вліяніе на качку, тщательно сохранены. Такъ какъ старинный трехдечный корабль носилъ менѣе тяжестей, то понадобилось также увеличить размѣры его, вмѣсто 4730 тоннъ водоизмѣщенія сдѣлать 7500 т., т. е. сдѣлать его на 1200 тон. болѣе водоизмѣщенія броченоснаго фрегата *Couronne*, потому что успѣхи артиллеріи, дѣлая ее съ каждымъ днемъ все болѣе и болѣе грозною, заставляютъ уже прибѣгать

къ плитамъ толщиною около 6 дюймовъ въ нижней части, вмѣсто прежнихъ, имѣвшихъ около $4^3/_4$ д. толщины, и въ верхнихъ частяхъ около $4^3/_4$ д. вмѣсто 4 дюймовъ. Чтобы двигать такую огромную массу и дать ей приличную скорость, я долженъ былъ также приложить машину въ 1100 силъ; вмѣсто 900 силъ.

Таковы главныя основанія чертежа, который я имѣю честь представить академіи. Чертежъ этотъ представляетъ нѣкоторыя подробности, о которыхъ я долженъ сказать нѣсколько словъ: вмѣсто дифферента въ 1,20 метра (около 4 футъ), какъ у большей части военныхъ судовъ, у проэктированнаго мною судна киль горизонтальный, подобно тому, какъ на самыхъ извѣстныхъ почтовыхъ пароходахъ. При этомъ, уменьшается, при томъ же водоизмѣщеніи, углубленіе судна, и оно получаетъ возможность входить въ порты, которые безъ того были бы недоступны. Но вслѣдствіе этого винтъ не могъ бы имѣть достаточнаго діаметра для машины, предназначенной двигать массу въ 7500 тонновъ. Поэтому, я предлагаю употребить два винта, какъ на нѣкоторыхъ небольшихъ судахъ, и вижу въ этомъ особенную выгоду раздѣленія напряженія машины. Въ этихъ огромныхъ механизмахъ, напряженіе машины не можетъ быть пропорціонально размѣрамъ частей. Машина въ 1000 силъ, совершенно подобная во всѣхъ своихъ частяхъ машинѣ въ 500 силъ, далеко не находится въ такихъ же благопріятныхъ условіяхъ для дѣйствія. Страшно подумать о напряженіи, напр. въ 50 000 килограмовъ, которое выноситъ одинъ шатунъ, когда видишь его дѣлающимъ 50 розмаховъ въ одну сторону и столько же въ другую, въ одну минуту времени. Кромѣ того, два винта, опираясь на двойную массу воды, представятъ менѣе потери, т. е. вода будетъ менѣе уступать давленію, подобно тому, какъ широкая ступня верблюда менѣе углубляется въ песокъ. Напряженіе, разложенное на два винта, уменьшитъ также причину слишкомъ частой ломки лопастей—обстоятельство весьма важное для этихъ судовъ, которыя имѣютъ слишкомъ мало парусовъ, чтобы обходиться безъ механическаго движителя. Единственное возраженіе противъ двухъ винтовъ будетъ со стороны моряковъ, которые, видя ихъ выдающимися съ боковъ судна, могутъ опасаться, что они будутъ легче втягивать въ себя плавающіе предметы. Но зато, въ случаѣ поврежденія одного

изъ винтовъ, останется другой, который одинъ дастъ еще порядочный ходъ и не будетъ мѣшать много дѣйствію руля, для того, чтобы держать на курсѣ. Если до сихъ поръ мысль эта не была еще выражена, то это происходило отъ того только, что приложеніе ея неприменимо на деревянныхъ судахъ, гдѣ нужно было бы перерѣзать наборъ, для того, чтобы пропустить валы винтовъ. Съ желѣзомъ, напротивъ того, можно давать набору какія угодно формы, и труба, въ которую пройдетъ валъ, составитъ часть всего скрѣпленія, не менѣе прочную, чѣмъ остальныя части.

Прежде чѣмъ кончить, я замѣчу, что водоизмѣщеніе броненоснаго судна равняется цѣлому водоизмѣщенію стараго трехдечнаго корабля, увеличенному четвертою его частью, возвышеніе ихъ надъ водою не болѣе фрегатскаго; отъ этого происходитъ, что при тѣхъ обстоятельствахъ, когда корабль принужденъ былъ закрывать порты верхнихъ батарей, вода поднимается выше бортовъ броненосцевъ и падаетъ частію въ трюмъ, откуда ее можно выкачать только дѣйствіемъ помпъ. Я предлагалъ три года тому назадъ, принять противъ этого тѣ же мѣры, какія приняты на лучшихъ почтовыхъ пароходахъ, т. е. большіе полубаки. Но вода, сбѣгая по этой поверхности, движется на корму, со скоростію хода судна, и потому это средство будетъ безполезно, если на палубахъ не будутъ устроены высокіе коминсы или фальшборты, въ косвенномъ положеніи, которые измѣняли бы направленіе движенія воды и отбрасывали ее назадъ, въ море. Безъ этихъ предосторожностей, тяжелыя броненосныя суда должны будутъ упускать богатые пакетботы, не будучи въ состояніи преслѣдовать ихъ, потому что вода, попадая въ трюмъ, залила бы огонь въ котлахъ (*).

Таковы главныя измѣненія, предложенныя мною морскому вѣдомству и которыя я имѣю честь довести до свѣдѣнія академіи.

(*) Это случилось въ Англіи съ броненоснымъ фрегатомъ *Prince Consort*, который подвергся чрезвычайной качкѣ и непремѣнно затонулъ бы въ полчаса времени, если бы ему не удалось достигнуть порта.

IV.

Извѣстія объ иностранныхъ броненосцахъ.

Французская подводная лодка *Plongeur* (Нырокъ).—Спускъ англійскаго 4-хъ-башеннаго броненосца *Royal-Sovereign.*—Дѣло датскаго 2-хъ башеннаго броненосца *Rolf Krake.*—Броненосные фрегаты Австріи.—Проба итальянскаго фрегата *Re d'Italia.*—Проба плитъ въ Портсмутѣ.—Опыты въ Шебуринесѣ.—Новый способъ вооруженія батарейныхъ броненосныхъ судовъ.—Взятіе *Atlant'ы* и судъ въ Бостонѣ по поводу призовыхъ денегъ за этотъ броненосецъ.— Усовершенствованная броня.—Взглядъ нѣмецкой газеты Hansa на броненосныя суда.—Разныя извѣстія.

Французская подводная лодка *Plongeur*.

Ларошельскія газеты Courrier, Echo и Charante Inferieure пишутъ объ этомъ суднѣ слѣдующее: по формамъ оно имѣетъ большое сходство съ рыбою; корма его нѣсколько закруглена и носъ оканчивается шпирономъ, скрытымъ подъ водою, когда судно на поверхности. Шпиронъ этотъ заключаетъ въ себѣ средство произвести пожаръ и разрушеніе, и судно нуждается всего въ 12 человѣкахъ экипажа.

Корпусъ желѣзный, длиною болѣе 147¾ ф. (44 м.) и общая высота его почти 12 ф. (3 м. 60 с.). Та часть, которую слѣдуетъ называть палубою, нѣсколько выпукла, почти въ уровень съ водою (30½ дюйм. или 80 сант. подъ нею) и имѣетъ стойки кругомъ, сквозь которыя продѣта веревка, чтобъ служить людямъ перилами, когда судно на поверхности воды. Самыя малыя волны ходятъ черезъ лодку.

По всей длинѣ судна идетъ родъ хребта или большая труба, прилегающая къ верхней части. Въ ней сдѣлано множество дыръ въ разныхъ мѣстахъ, сквозь которыя входитъ вода для погруженія судна и которыми также выходитъ воздухъ, когда оно подъ водою. Внутри его сдѣланы резервуары для сжатаго воздуха и для воды, долженствующей служить для погруженія судна.

Когда нужно, чтобы это орудіе истребленія погрузилось, вода впускается въ назначенные для нея резервуары, и все судно, находившееся дотолѣ въ состояніи равновѣсія въ жидкости, призывается тяжестію, превосходящею ту, которую пред-

ставляетъ водоизмѣщеніе надводной части, и погружается пропорціонально количеству воды, впущенному въ пріемники.

Когда нужно возвратиться на поверхность, сжатый воздухъ съ силою выгоняетъ воду, и судно, повинуясь вертикальному толканію жидкости, всплываетъ. И то и другое съ успѣхомъ было сдѣлано въ глазахъ многочисленной публики во время опытовъ 14 и 15 февраля, въ Ларошелѣ. Но сжатый въ резервуарахъ воздухъ служитъ еще и двигателемъ для машины, приблизительно въ 80 силъ, которая посредствомъ винта побуждаетъ судно идти впередъ или назадъ, смотря по надобности.

При пробѣ въ ларошельскомъ бассейнѣ, ходъ былъ такъ хорошъ, что едва не сталъ губительнымъ для *Cachalot*'а, небольшаго судна, временно служащаго для доставленія подводному чудовищу необходимаго для его опытовъ воздуха, что̀ дѣлается посредствомъ поставленной на *Cachalot*'ѣ машины. *Plongeur* стукнулся въ *Cachalot*'а и едва не пробилъ его своимъ шпиромъ. Этотъ ударъ, и другой легкій въ стѣну бассейна, доказываютъ какъ велики должны быть послѣдствія для корабля, стоящаго на якорѣ, когда его стукнетъ масса въ 300 (*) тоннъ, со скоростію 3-хъ узловъ. Свѣдущіе моряки утверждаютъ, что никакое препятствіе не устоитъ противъ этого страшнаго орудія.—*Cachalot*, какъ сказано выше, только временно прикомандированъ къ *Plongeur*'у, который впослѣдствіи будетъ снабженъ своимъ собственнымъ локомобилемъ для доставленія ему воздуха. Часть верхней кирасы судна можетъ, посредствомъ особаго механизма, отдѣлиться отъ остальнаго корпуса и служить спасительною лодкой, достаточно большою для вмѣщенія всѣхъ 12 человѣкъ команды. Поэтому всякая опасность устранена. При опытахъ въ морѣ, *Plongeur* будетъ углубляться болѣе чѣмъ позволялъ бассейнъ въ Ларошелѣ, и плавать подъ водою.

Въ шпиронѣ *Plongeur*'а, имѣющемъ видъ трубы, есть пустая, отдѣльная часть (cartouche ride), которую можно наполнять порохомъ или класть въ нее зажигательную бомбу; приблизившись подъ водою къ непріятельскому судну и пробивъ его, это пчелиное жало остается въ непріятелѣ, а *Plongeur* заднимъ ходомъ быстро отдѣляется, выпуская электрическую

(*) По другимъ извѣстіямъ видно, что масса эта равняется 420 тоннамъ.
Пр. Ред.

проволоку. Когда онъ въ безопасномъ разстояніи,—производится взрывъ.

Это изобрѣтеніе одного изъ самыхъ ученыхъ офицеровъ французскаго флота, корабельнаго капитана Бургоа (*Bourgois*), доставляетъ Франціи сильное оборонительное орудіе на случай блокады ея портовъ.

Стоимость *Plongeur*'а простирается до 1 500 000 франковъ. Въ нашъ вѣкъ все возможно, и подобно тому, какъ нарѣзному орудію противопоставили броню, можетъ случиться, что найдутъ средства ловить этихъ нырковъ (плонжеровъ), какъ ловятъ рыбъ, на которыхъ они похожи.

Къ описанію этой французской подводной лодки, прилагаемъ еще и другое извѣстіе объ ней, взятое изъ *Moniteur de la Flotte*.

Послѣ спуска лодки *le Plongeur* въ 1863 году, говоритъ французская морская газета, тотчасъ же начался цѣлый рядъ опытовъ, производимыхъ въ Шарантѣ и въ бассейнѣ Рошфора, подъ наблюденіемъ гг. Бургуа и Брюнъ. Опыты эти начались съ изученія дѣйствія воздушной машины и потомъ заключались въ опредѣленіи скорости, которую могла имѣть эта лодка на поверхности воды, и времени, въ продолженіе котораго она можетъ двигаться, не возобновляя запаса воздуха, заключающагося въ резервуарахъ. Рядъ испытаній, сдѣланныхъ съ этою цѣлію, показалъ, что какъ резервуары сжатаго воздуха, такъ и машина лодки дѣйствуютъ какъ нельзя лучше и позволяютъ надѣяться, что *Plongeur* будетъ имѣть ту скорость, которой онъ долженъ обладать для исполненія своего назначенія.

Послѣ этого начались опыты надъ погруженіемъ лодки въ воду. Чтобы предотвратить несчастія, на крышѣ лодки поставили желѣзную листовую трубу такой вышины, чтобы она могла выходить на поверхность воды. Предосторожность эта оказалась нелишнею, потому что при первомъ же опытѣ, заключавшемся въ томъ, чтобы опуститься на дно и подвергнуть людей дѣйствію сжатаго воздуха, внутреннее давленіе было такъ сильно, что вырвало стеклянный чечевицеобразный иллюминаторъ, чрезъ который лодка начала наполняться водою и эки-

пажъ долженъ былъ выбраться изъ нея черезъ трубу. Это былъ единственный непріятный случай, во время опытовъ, который, однакожъ, благодаря принятой предосторожности, не имѣлъ никакихъ серьезныхъ послѣдствій.

Вопросъ о погруженіи въ воду и выхода на ея поверхность рѣшенъ уже очень давно въ водолазномъ колоколѣ и состоитъ въ напусканіи и выкачиваніи воды изъ него, для того, чтобы увеличить или уменьшить вѣсъ колокола и тѣмъ заставить его опускаться или подниматься. Чтобы напустить воду, достаточно только предоставить это дѣйствію наружнаго давленія воды; для выкачиванія же ея прибѣгаютъ или къ давленію воздуха, предварительно сжатаго въ особенныхъ резервуарахъ, или къ дѣйствію ручныхъ помпъ. Длинная и узкая форма *Plongeur*'а, необходимая для быстраго движенія, представила особенныя трудности при первыхъ же опытахъ погруженія его въ воду. Съ момента полнаго погруженія лодки, остойчивость ея, зависящая въ это время только отъ относительнаго положенія центра тяжести и центра водоизмѣщенія, значительно уменьшалась. Отъ этого, при большой длинѣ лодки, могли произойдти весьма значительныя колебанія въ сторону, въ особенности во время напусканія или выкачиванія воды. Затрудненія эти были однако же преодолѣны, такъ что рѣшились наконецъ снять трубу, служившую при первоначальныхъ испытаніяхъ, и 12 сентября 1863 года, *Plongeur*, опустившись до верхней части небольшой башни, поставленной на палубѣ его для наблюденій, съ успѣхомъ сдѣлалъ нѣсколько маневровъ, какіе были возможны при весьма незначительной длинѣ и глубинѣ бассейна. Опыты, прерванные на нѣкоторое время занятіями коммисіи на эскадрѣ броненосныхъ судовъ, послѣдовавшими за плаваніемъ этой эскадры, были возобновлены въ февралѣ 1864 года. Время это было употреблено на усовершенствованіе нѣкоторыхъ подробностей, какъ напримѣръ, на уничтоженіе вреднаго дѣйствія окружающаго желѣза (420 тонновъ) на компасъ, поставленный внутри судна; словомъ, сдѣланы должныя приготовленія для рѣшительнаго опыта въ открытомъ морѣ.

Размѣренія спасительной лодки, приспособленной къ *Plongeur*'у, позволяли имѣть на немъ, во время погруженія его въ воду, не болѣе 12 человѣкъ команды. Помпы, необходимыя для накачиванія въ резервуары новаго воздуха послѣ каждаго опыта,

были поставлены на *Cachalot*, небольшое судно, назначавшееся также для помѣщенія команды *Plongeur*'а.

11 февраля *Plongeur* и *Cachalot* были выведены въ Port des Barques, но на другой день свѣжій вѣтеръ, начавшій дуть съ моря, помѣшалъ произведенію опытовъ, и лодка съ своимъ спутникомъ должна была скрыться въ Ла-Рошель, гдѣ, между прочимъ, дѣлали испытанія надъ углубленіемъ ея въ соленой водѣ и съ винтомъ (*).

18 февраля *Plongeur* былъ выведенъ на рейдъ *La Palisse*, лежащій между островомъ Ре и берегомъ, и здѣсь, на глубинѣ отъ 9 до 10 метровъ (около 30 ф.) дѣлалъ опыты надъ погруженіемъ своимъ въ воду. На слѣдующій день онъ воротился въ Port des Barques для новыхъ испытаній хода, на поверхности и подъ водою, и 24 февраля, съ берега можно было видѣть вершину его башни, быстро двигавшуюся по водѣ, то подымаясь, то снова опускаясь въ воду, и оставляя на поверхности только небольшой флагштокъ съ флагомъ.

25 февраля опыты окончились и *Plongeur* воротился въ Рошфоръ, показавъ такимъ образомъ, что вопросъ о подводномъ плаваніи вышелъ уже изъ ряда гипотезъ и составляетъ неопровержимый фактъ, которымъ можно воспользоваться. Никто и не думалъ, безъ сомнѣнія, чтобы этотъ трудный вопросъ могъ быть разрѣшенъ съ первыхъ же опытовъ, и потому неудивительно, что возможность поддержать въ равновѣсіи на глубинѣ массу около 400 тонновъ, по сихъ поръ еще удовлетворительно не достигнута. Во всѣхъ же другихъ отношеніяхъ, опыты привели къ такимъ результатамъ, которые обѣщаютъ полную удачу защиты этимъ новымъ средствомъ портовъ и берега.

По извѣстіямъ изъ англійскихъ газетъ опыты эти были не очень удовлетворительны. *Plongeur* погружался весьма медленно и употребилъ на это болѣе часа времени, безпрестанно качаясь и выставляя на поверхность то носъ, то корму, и кромѣ того, худо слушалъ руля и ворочался весьма медленно. По всей вѣроятности, послѣднее обстоятельство и было причиною того, что онъ ударился въ бортъ *Cachalot*'а и въ стѣнку гавани.

(*) Эти то испытанія, 14 и 15 чиселъ, и были предметомъ статей въ ларошельскихъ газетахъ и описаны въ предъидущей статьѣ.

Спускъ англійскаго 4-хъ башеннаго броненосца *Royal Sovereign* (*).

На дняхъ въ Англіи спустили первое башенное броненосное судно, и вотъ что пишетъ объ этомъ Times, торопящійся извѣстить англійскую публику о появленіи этаго новаго орудія войны, сильно занимавшаго во все время своей постройки умы англичанъ.

Англія, вторая изъ европейскихъ націй, послѣ Даніи, имѣвшей прежде всѣхъ другихъ башенное судно, спустила свое первое большое судно этого рода. 8 марта н. с. выведенъ изъ дока въ Портсмутѣ *Royal Sovereign*, который перестроенъ изъ обыкновеннаго трехдечнаго корабля, подъ личнымъ наблюденіемъ и по плану капитана Кольза. Датское броненосное башенное судно *Rolf Krake*, не только уже на водѣ, но въ настоящее время, при послѣдней атакѣ егернзундскаго моста, уже получило свое боевое крещеніе. Англійскій же братъ его, при всевозможной поспѣшности, будетъ въ состояніи выдержать боевое испытаніе, если представятся обстоятельства, не ранѣе какъ черезъ шесть или восемь недѣль. Первый шагъ къ этому уже сдѣланъ: *Royal Sovereign* вышелъ изъ рукъ строителей, и адмиралтейство черезъ нѣсколько времени будетъ производить практическое испытаніе башенной системы, чтобы разрѣшить вопросъ—которое изъ двухъ судовъ, носящее орудія по бортамъ или носящее ихъ въ башнѣ, въ состояніи имѣть сильнѣйшую артиллерію.

Times, разсказывая о *Royal Sovereign*'е, не могъ не сравнить грозный обращикъ новаго судостроенія съ старымъ трехдечнымъ винтовымъ кораблемъ *Victoria*, мимо котораго проводили *Royal Sovereign*: *Victoria*, говоритъ онъ, стоялъ какъ величественное и гордое дитя періода деревянныхъ корабельныхъ стѣнъ, но увы! слабое въ сравненіи съ *Royal Sovereign*'омъ, который представляетъ собою образецъ произведеній новаго желѣзнаго періода. Невозможно выразить словами то впечатлѣніе, которое производилъ контрастъ этихъ двухъ судовъ, находившихся одно

(*) Смотри М. Сб.—августъ 1862 года. Совр. обозр. стр. 48; ноябрь 1862, Заг. мор. хр. стр. 18 и октябрь 1863 года Загр. мор. хр. стр. 51.

время въ нѣсколькихъ футахъ одно отъ другаго. *Royal Sovereign* чисто морское чудовище. Представьте себѣ длинное, низкое, черное плавающее тѣло, на хребтѣ котораго торчатъ четыре короткія, круглыя башни съ грозными, какъ глаза, отверстіями, изъ которыхъ громадныя орудія будутъ выбрасывать снаряды страшнаго вѣса и съ такой силой, что въ состояніи разбить бортъ какого хотите броненоснаго судна и вмѣстѣ съ тѣмъ защищеннаго такой твердой шкурой, которая безъ труда отразитъ выстрѣлы непріятеля.

Размѣренія его слѣдующія:

Длина	250 футъ	
Полная ширина по палубѣ	63 ф.	
Возвышеніе палубы надъ водою по срединѣ	10 ф.	
» » въ новой части	12 ф.	6 д.
» » въ кормовой	8 ф.	6 д.
Углубленіе ахтерштевня	24 ф.	
» форштевня	18 ф.	
Среднее углубленіе	21 ф.	

Royal Sovereign спущенъ съ полной бронею и башнями (съ машиной) и почти совершенно оконченъ, кромѣ плотничныхъ работъ внутри, такъ что находится, въ настоящее время, почти въ тѣхъ же условіяхъ, что былъ на пробѣ своей въ августѣ 1858 года, когда онъ, при углубленіи ахтерштевнемъ 22 ф. 1 д., а форштевнемъ 19 футъ, или при среднемъ углубленіи въ 20 ф. 6½ д., имѣлъ 12,253 узла хода. По настоящему углубленію его можно думать, что среднее углубленіе въ полномъ вооруженіи будетъ не болѣе 23 ф. 6 д., т. е. гораздо менѣе того, что онъ сидѣлъ бы 120 пуш. кораблемъ, и слѣдовательно, скоростъ его теперь будетъ гораздо болѣе прежней (*).

Бортъ *Royal Sovereign*'а состоитъ изъ трехфутовой деревянной обшивки, скрѣпленной діагональными ридерсами и двойнымъ, противъ обыкновеннаго, числомъ деревянныхъ и желѣзныхъ бимсовъ, черезъ одинъ. Къ послѣднимъ придѣланы толстыя желѣзныя же кницы. Все это, до обыкновенной глубины подъ водою, покрыто снаружи 5½ д. плитами съ Atlas Iron Works (гг. Брауна и К°), которыя въ носу и кормѣ уменьшены до 4½ д. толщины. На

(*) Увидимъ впослѣдствіи какъ оправдаются блестящія надежды Times'а.

палубные бимсы положены однодюймовые листы желѣза, составляющіе палубную броню, связанные по швамъ полосами такой же толщины и шириною въ 4 дюйма. На эту желѣзную настилку положена обыкновенная корабельная палуба, состоящая изъ 6 и 8 дюймовыхъ дубовыхъ досокъ. Палуба, отъ середины къ бортамъ, сдѣлана покатою, на подобіе гласиса, такъ что башни стоятъ на возвышеніи. Вокругъ ихъ, между деревянной настилкой палубы и желѣзными листами, положенъ толстый кованный желѣзный ободъ. Сами же башни состоятъ изъ внутренней основы или рубашки, сдѣланной изъ $^{1}/_{2}$ дюйм. желѣзныхъ листовъ, отъ которой выступаютъ, въ 20 дюймахъ разстоянія одно отъ другаго, 10 дюймовыя ребра изъ ⊐ образнаго желѣза, пространство между которыми забрано тикомъ. Весь этотъ наборъ тика и реберъ обхватывается діагональными связями въ $^{3}/_{8}$ д. толщины; на нихъ снова наложенъ и скрѣпленъ болтами рядъ тиковыхъ брусьевъ въ 8 д. толщины, которые служатъ подкладкой для $5^{1}/_{2}$ д. брони. Пространство между портами и вокругъ нихъ, покрыто еще дополнительной броней, врѣзанной въ подкладку и состоящей изъ $4^{1}/_{2}$ дюймовыхъ плитъ, такъ что горизонтальный разрѣзъ башни, въ томъ мѣстѣ, которое болѣе всего подвергается дѣйствію непріятельскихъ выстрѣловъ, состоитъ изъ 10 дюймовъ желѣза, 8 д. тика, $^{3}/_{8}$ дюйм. діагональнаго скрѣпленія, 10 дюйм. реберъ, проложенныхъ тикомъ, и $^{1}/_{2}$ дюйм. внутренней рубашки. Потолокъ башенъ состоитъ изъ толстыхъ желѣзныхъ листовъ, наложенныхъ также на ⊐ образные бимсы, съ люками для выхода наверхъ. Сверху на стѣнахъ башенъ поставлены два ряда желѣзныхъ рѣшетокъ, между которыми могутъ быть положены койки, для дѣйствія оттуда, подъ защитою коекъ, штуцернымъ огнемъ.

Внутренній діаметръ передней башни, которая будетъ имѣть два 10,5 д. орудія (каждое въ 12 тон.), равняется 23 футамъ, а вѣсъ ея безъ орудій 130 тон.; 2-ая же, 3-я и 4-ая башни будутъ вооружены только однимъ также 10,5 д. орудіемъ, и вѣсятъ каждая 116 тон. 7 цент. Въ день выхода изъ дока, въ переднюю башню поставили уже одно 10,5 д. орудіе (150 ф. гладкостѣнное) на станкѣ, предложенномъ лейтенантомъ Рочъ (Roche). На такихъ же станкахъ будутъ стоять и остальныя четыре орудія. Большая башня представляетъ непріятельскимъ выстрѣламъ поверхность въ 115 кв. футъ, а другія три

башни только въ 84 кв. футъ каждая. Поверхность портовъ въ каждой башнѣ равняется 6 кв. футамъ. На обыкновенномъ суднѣ, вооруженномъ по бортамъ, каждое 150 ф. орудіе требуетъ отверстіе порта въ 10 кв. ф. поверхности, при чемъ уголъ обстрѣла его не бываетъ болѣе 30°, тогда какъ пять орудій *Royal Sovereign*'а могутъ дѣйствовать во всѣ стороны, на оба борта, и по направленію носа и кормы, подъ угломъ къ діаметральной плоскости не болѣе 2 румбовъ. Орудія, предназначенныя на это судно, ненарѣзныя, и потому вѣсъ чугунныхъ сферическихъ ядеръ ихъ равняется 150 ф., а стальныхъ 160 фунтовъ.

Жилая палуба *Royal Sovereign*'а, назначенная для помѣщенія 250 человѣкъ команды, имѣетъ 9 ф. высоты, и вентиляція ея устроена по плану г. Эдмонда, доктора на кор. *Victoria*. Въ трюмѣ, вокругъ всего судна, устроены проходы и оставлены огромныя помѣщенія для провизіи. Крюйтъ-каморы могутъ помѣстить по 200—50-фунтовыхъ зарядовъ на орудіе. Шпили находятся въ палубѣ и могутъ быть приводимы въ движеніе паромъ и людьми, смотря по надобности. Руль и винтъ защищены кормой, которая свѣшивается на 20 футъ и покрыта $4^1/_2$ д. плитами. Въ случаѣ дѣла подъ парами, башни предполагается ворочать не паромъ, а въручную, чтобы сохранить полное количество пара, для приданія судну наибольшей скорости хода. При одномъ изъ послѣднихъ испытаній вращенія башни, большая башня съ орудіемъ, при помощи 6 человѣкъ, дѣлала полный оборотъ въ одну минуту.

Такъ какъ *Royal Sovereign* сдѣланъ изъ дерева, то подводная часть его покрыта металломъ Мюнтца, но чтобы предотвратить всякое соединеніе этого металла съ желѣзными плитами и тѣмъ избѣгнуть разрушительнаго дѣйствія гальванизма, такъ сильно проявившаго свое вліяніе на фр. *Royal Oak* и французскомъ *La Gloire*, между металломъ и броней оставлено пустое пространство шириною около одного фута, покрытое поясомъ стекловидной обшивки г-на Брауна, которая простирается на 12 дюймовъ ниже верхней грани металла Мюнтца и на 2 фута выше ватерлиніи, вокругъ всего судна, покрывая такимъ образомъ пространство въ 4000 квадр. футъ.

Главныя тяжести, наложенныя на *Royal Sovereign* во время передѣлки его, суть:

Вѣсъ плитъ брони	590	тонновъ.
» » деревяннаго крѣпленія и подкладки	525	—
Вѣсъ башень	480	—
Одно 10,5 д. орудіе	12	—
Крѣпленіе, палубная броня, коминсы, шлюпъ балки и пр.	340	—
Итого	1947	тон.

Сверхъ того, онъ долженъ получить до выхода въ море:

Снарядовъ по 200 на орудіе	109	тон.
Угля на семь дней хода подъ парами	450	—
Воды, провизіи, запасовъ, канаты, якоря, и проч.	623	—
Четыре 10,5 дюйм. орудія со станками	70	—
Команда и вещи	40	—
Итого	1292	т.

Прежде, чѣмъ заканчивать описаніе *Royal Sovereign*'а, говоритъ *Times*, мы должны замѣтить, что онъ, безъ сомнѣнія, выдержитъ съ честію сравненіе съ американскими мониторами. Броня послѣднихъ состоитъ изъ однодюймовыхъ листовъ, скрѣпленныхъ вмѣстѣ, тогда какъ башни *Royal Sovereign*'а покрыты сплошной массой металла. Основаніе американскихъ башень находится на палубѣ, слѣдовательно открыто дѣйствію непріятельскихъ ядеръ; кромѣ того, мониторы имѣютъ лоцманскую рубку, возвышаясь такимъ образомъ около 15 футъ надъ поверхностью воды, тогда какъ на *Royal Sovereign*'ѣ основаніе башень лежитъ въ палубѣ, закрытой броней самаго судна, и возвышается надъ нею не болѣе какъ на 4 ф. 6 д. Лоцманская же рубка поставлена между передней башней и трубой, а не на верху башни, какъ на мониторахъ, на которыхъ, впрочемъ, по конструкціи ихъ и малому возвышенію борта надъ водою, не было возможности поставить ее на палубѣ.

Оканчивая статью, Times старается показать всѣ преимущества своего башеннаго судна передъ американскими. Въ слѣдующей книжкѣ мы и приведемъ еще болѣе полное сравненіе англійской и американской башенной системы, написанное самимъ изобрѣтателемъ первой, г. Кользомъ, и основанное на знакомыхъ уже намъ рапортахъ командировъ мониторовъ, послѣ дѣла подъ Чарльстономъ.

Теперь, говоря о башенныхъ судахъ, кстати сообщить извѣстія о дѣлѣ датскаго броненосца *Rolf Krake*, построеннаго какъ извѣстно, въ Англіи, по системѣ г. Кольза, г. Непиромъ, въ Глазговѣ. Вотъ что говоритъ объ этомъ Times, получившій письмо съ *Rolf Krake* отъ 25 февраля.

Дѣло датскаго 2-го башеннаго броненосца *Rolf Krake*.

«*Rolf Krake* получилъ глупое порученіе сжечь мостъ, котораго онъ не могъ видѣть или приблизиться къ нему на столько, чтобы выказать всю свою наступательную силу. Не смотря на это, ему удалось, однако, доказать свои оборонительныя качества. Дѣло продолжалось полтора часа. Все это время три прусскія батареи изъ нарѣзныхъ 24 ф. орудій дѣйствовали по немъ съ трехъ различныхъ точекъ, на разстояніи отъ 600 до 800 ярдовъ (отъ 3 до 4 каб.) и осыпали его дождемъ снарядовъ. Онъ получилъ 160 ударовъ ядрами. Такелажъ, сѣтки, шлюпки и проч. пострадали весьма сильно, но глубины впадинъ не превышаютъ $1^1/_4$ дюйма. *Rolf Krake* имѣлъ только 3 раненыхъ весьма легко осколками желѣза, влетавшими черезъ рѣшетки, изъ которыхъ сдѣланъ потолокъ башень. По окончаніи дѣла, корпусъ, машина, орудія, башни съ механизмомъ ихъ, оказались въ такомъ порядкѣ, что мы были въ состояніи снова начать сраженіе».

Кромѣ этого, въ Times есть еще другое письмо отъ его корреспондента при датской арміи, который пишетъ изъ главной квартиры въ Зондербургѣ; но болтовня эта не представляетъ особеннаго интереса и ничего не говоритъ о дѣлѣ датскаго броненосца, кромѣ самыхъ невѣрныхъ свѣдѣній о его размѣреніяхъ, потому мы и не приводимъ его здѣсь, а помѣщаемъ письмо лейтенанта Марибонь, служащаго на *Rolf Krake*.

10 Февраля, говоритъ онъ, мы оставили копенгагенскій рейдъ и вмѣстѣ съ *Dagmar* направились въ Зондербургъ. Команда наша явилась на судно только утромъ, предъ самымъ выходомъ, и это были люди необученые и рѣдко бывавшіе въ боѣ. Вечеромъ 17 числа, мы услышали, что насъ посылаютъ на слѣдующее утро въ Эгернзундъ, чтобъ попытаться уничтожить мостъ, поставленный непріятелемъ черезъ заливъ, для сокращенія сообщенія между Броагерландомъ и позиціей у Дюппеля. Въ 7 часовъ утра 18 числа, мы снялись съ якоря и пошли въ Фленсбургскій заливъ.

«*Rolf Krake* есть двухбашенное судно, носящее два орудія большаго калибра. Въ потолкахъ башень сдѣланы отверстія для свѣта и воздуха, и кромѣ того, судно имѣетъ механическія приспособленія, позволяющія опустить его на столько, что палуба

возвышается не болѣе нѣсколькихъ дюймовъ надъ поверхностью воды.

«Мы прошли Хольднисъ, не отвѣчая на огонь стоявшей тамъ батареи, и заняли назначенную позицію, расположившись бортомъ противъ двухъ укрѣпленій и одной полевой батареи, открывшихъ по намъ губительный огонь ядрами, коническими бомбами и шрапнелями. Возвышенный мысъ мѣшалъ намъ видѣть мостъ, который мы должны были уничтожить. Непріятель дѣйствовалъ очень хорошо. Укрѣпленія его были закрыты, и потому мы не могли судить, какъ великъ былъ вредъ, нанесенный имъ нашими выстрѣлами, но мнѣ удалось послать пару удачныхъ бомбъ орудію, осыпавшему насъ коническими ядрами и стоявшему на возвышенности, а на обратномъ пути мы сожгли мельницу и домъ.

«Мы возвратились въ Зондербургъ послѣ полуторачасоваго дѣла и *Rolf Krake* хорошо выдержалъ первое испытаніе. Корпусъ его получилъ 66 ударовъ; кромѣ того, нѣсколько ядеръ попало въ башню, дымовая труба пробита въ 16 мѣстахъ, одно ядро пробило паровую трубу, два попало въ фокъ-мачту, одно въ гротъ и два въ бизань-мачту и отъ 60 до 70 — въ сѣтки, шлюпки, паруса и такелажъ (*). Палуба была разбита во многихъ мѣстахъ, три шлюпки сильно пробиты,—словомъ, каждая открытая часть судна получила удары, такъ что я желалъ бы видѣть хоть одно мѣсто, на которомъ могъ бы стоять человѣкъ безъ явной опасности смерти. Мы сосчитали, что въ насъ было брошено около 5000 фун. снарядовъ. Шумъ, производимый какъ нашими собственными выстрѣлами, такъ и снарядами непріятеля, бомбы котораго сыпались на насъ со всѣхъ сторонъ, былъ ужасный. Одна изъ бомбъ разорвалась *надъ* башней, въ которой я находился, зажгла двѣ койки и осыпала насъ осколками, которые поранили меня въ лицо, слегка задѣли мою ногу, разбили мою зрительную трубу и прорвали въ нѣсколькихъ мѣстахъ пальто, лежавшее около меня. Я до сихъ поръ глухъ на одно ухо, но раненъ не сильно. Въ каждой башнѣ ранено по одному матросу и, замѣчательно, оба въ лѣвую щеку.»

Заканчиваемъ наши извѣстія объ *Rolf Krake*'ѣ слѣдующимъ

(*) Число ударовъ, показанныхъ здѣсь, очень сходно съ тѣмъ, что говоритъ первое описаніе. *Ред.*

извлеченіемъ изъ рапорта командира его, капитана Мюксоль (Muxoll):

«Батарея снялась съ якоря въ 7 часовъ утра и направилась по фленсбургской бухтѣ, къ Эгернзунду. Проходя мимо Хольдниса, мы были встрѣчены ядрами, гранатами и шрапнелью съ непріятельской батареи, изъ 3 или 4 орудій, устроенной на мысу. Снаряды попадали въ судно или ложились около него въ близкомъ разстояніи. Поврежденій не было. *Rolf Krake* не отвѣчалъ на огонь.

«Въ 9½ часовъ батарея бросила якорь передъ проливомъ Эгернзундъ. Лоцманъ утверждалъ, что глубина не дозволяетъ стать далѣе къ западу, а мы не могли за выдающимся мысомъ видѣть моста, и *Rolf Krake* открылъ огонь по тому направленію, гдѣ мы предполагали его. Успѣхъ намъ неизвѣстенъ. Съ западной стороны въ судно стрѣляли двѣ непріятельскія батареи, изъ 3 и 4 орудій, а съ восточной—одна полевая. Послѣдняя сбита нами. Прусаки стрѣляли изъ нарѣзныхъ орудій, гранатами, шрапнелью и коническими ядрами, изъ которыхъ нѣсколько найдено на суднѣ.

«Въ 10¾ час. утра, когда нечего было дѣлать для исполненія порученія, мы снялись съ якоря. Съ мыса на Хольднисѣ въ насъ стрѣляла вновь устроенная батарея изъ 3 или 4 орудій. Мы отвѣчали. Въ 12½ часовъ *Rolf Krake* сталъ на якорь въ Зондербургѣ.

«Лейтенантъ Марибонъ (Maribon) ушибленъ въ ногу осколкомъ гранаты, въ башнѣ № 1. Два матроса слегка ранены, одинъ въ щеку, а другой въ правую руку; третій раненъ въ лицо, находясь въ башнѣ № 2, и отправленъ въ госпиталь.

«На батареѣ до сотни мѣтокъ отъ непріятельскихъ снарядовъ. Судно, башни, артиллерія и машины въ исправности. Въ судно стрѣляли, кромѣ 12 ф., изъ 24-хъ фунт. орудій.»

Эти три извѣстія даютъ намъ весьма ясное понятіе о дѣлѣ *Rolf Krake*, столь интересномъ для насъ, и возбудившемъ сначала, когда мы имѣли только казенныя извѣстія со стороны прусаковъ, весьма серьезныя опасенія на счетъ броненосныхъ судовъ. Противники ихъ даже рады были извѣстить объ неудачѣ, которая теперь разлетается, какъ дымъ.

Броненосные фрегаты Австріи.

Кромѣ трехъ блиндированныхъ фрегатовъ *Keizer Max*, *Prince Eugen* и *Don Juan d'Austria*, построенныхъ по чертежамъ г. Ромако, главнаго инженера австрійскаго флота, на частныхъ верфяхъ въ Тріестѣ строятся еще два броненосныхъ фрегата, также по чертежамъ г. Ромако, называющіеся *Hapsburg* и *Archduck Ferdinand Max*. Суда эти совершенно одинаковы. Вотъ размѣренія ихъ:

Длина между перпендикулярами	262 ф. $4\frac{1}{2}$ д.
Ширина	52 — 6 —
Глубина интрюма	23 — 6 —
Углубленіе форштевнемъ.	20 — 9 —
— ахтерштевнемъ	25 — 8 —
Число тонновъ	$3065\frac{85}{90}$ тон.
Водоизмѣщеніе	5200 —
Поверхность миделеваго сѣченія . . .	894 кв. ф.
— сѣченія по W. L.	9900 —

Броня ихъ опускается на 4 фута ниже ватерлиніи и простирается по всей длинѣ судна. Толщина ея $5^1/_8$ дюйма; къ носу и кормѣ, на разстояніи 25 футъ отъ оконечностей, она начинаетъ уменьшаться и доходитъ до $3^3/_4$ д. Деревянная же подкладка толщиною отъ 12 до 14 дюймовъ. Высота портовъ отъ поверхности воды равняется 7 футамъ.

Носъ этихъ судовъ загибается внутрь, а бушпритъ снимается для того, чтобы онѣ могли дѣйствовать какъ таранъ. На бакѣ устроенъ блокгаузъ съ двумя орудіями большаго калибра, на поворотныхъ платформахъ. Задняя часть блокгауза покрыта $1^1/_2$ д. плитами, имѣетъ порта и бойницы, чтобъ въ случаѣ абордажа дѣйствовать оттуда по непріятелю орудіями и штуцерами. Угольные ящики подняты очень высоко, до самой батареи; съ обѣихъ сторонъ судна, между ними и бортомъ устроенъ свободный проходъ. Вентиляція судна производится посредствомъ продольныхъ коридоровъ, имѣющихъ въ носу и кормѣ сообщеніе съ верхомъ и въ обѣ стороны—съ каютами и магазинами и проч.

Ихъ предполагаютъ вооружить 32-мя 130 фунт. (зарядъ въ 23 ф.) орудіями; но можетъ предположеніе это и измѣниться, и на нихъ поставятъ меньше орудій, но сильнѣе, напримѣръ,

нарѣзныя. Машины въ 800 номинальныхъ силъ, горизонтальныя, весьма схожи съ типомъ машинъ Модзлея и Фильда. Цилиндры $82^1/_2$ д. въ діаметрѣ, ходъ поршня 4 фута. Шесть трубчатыхъ котловъ имѣютъ 34 топки. Винты, не подъемные, Гриффита, 19 ф. 10 д. въ діаметрѣ; ходъ винта отъ 26 до 30 ф. Машины для одного изъ этихъ фрегатовъ дѣлаются въ Тріестѣ, въ Stabilimento technico (техническомъ заведеніи), а для другаго—въ Фіумѣ.

Проба фрегата *Re d'Italia*.

Въ Scientific American помѣщено слѣдующее описаніе пробы фрегата *Re d'Italia*, который, какъ мы говорили уже (*), при первомъ испытаніи своемъ повредилъ машину и сѣлъ на мель. Описаніе это, однако, далеко не такъ полно и серьезно, какъ мы вправѣ были ожидать отъ Scientific American.

«15 февраля н. с. производилось испытаніе фрегата *Re d'Italia*, перваго броненоснаго мореходнаго судна, построеннаго въ Америкѣ. Мы говоримъ, перваго мореходнаго судна, потому, что хотя *New Ironsides* и принадлежитъ къ этого рода судамъ, но онъ не вполнѣ покрытъ бронею, а *Roanoke* хотя и носитъ полную броню, но не можетъ считаться безопаснымъ и легкимъ броненоснымъ судномъ.

«*Re d'Italia* построенъ г. Веббомъ для итальянскаго правительства за 1 500 000 долларовъ (почти 2 милліона руб. сер.). Толщина брони его $4^5/_8$ д., и онъ построенъ изъ лучшихъ матеріаловъ. Испытаніе производилось для перехода его Атлантическимъ океаномъ и итальянскіе офицеры остались совершенно довольны, какъ самимъ судномъ, такъ и машинами, во всѣхъ малѣйшихъ подробностяхъ. Фрегатъ этотъ вооруженъ тремя мачтами.

«Скорость *Re d'Italia*, составляющая, послѣ мореходныхъ качествъ, одно изъ главныхъ достоинствъ, оказалась весьма удовлетворительною. *Неподлежитъ никакому сомнѣнію, что фрегатъ достигъ скорости 12 узловъ*. Это доказывается, во-первыхъ, показаніями капитана Комстокъ, коммодора Гордона и лоцмана Коллинса; во-вторыхъ, растояніемъ, пройденнымъ судномъ, и

(*) См. Морск. Сборн. февраль 1864 г., бронен. судостр. стр. 114; о первой пробѣ этого судна.

наконецъ, можетъ быть опредѣлено по числу оборотовъ винта, такъ какъ испытаніе производилось на совершенно тихой водѣ.

«Фрегатъ имѣлъ при этомъ 100 лишнихъ тоннъ угля, противъ обыкновеннаго его груза, весь запасный рангоутъ, запасный винтъ вѣсомъ въ 30 000 фунт., шлюпки, четыре тяжелыхъ орудія и проч. и сидѣлъ ахтерштевнемъ 24 фута, а форштевнемъ немного менѣе. Фрегатъ повиновался малѣйшему движенію руля съ удивительною легкостью. Половина круга описана имъ въ три минуты времени, что, по словамъ лоцмана, сдѣлано на разстояніи *менѣе четверти мили.* Полная же циркуляція можетъ быть описана въ 6 минутъ. Машины фрегата сдѣланы на заводѣ *Novelty Iron works.* Цилиндры горизонтальные, 84 д. въ діаметрѣ, ходъ поршня 45 дюймовъ. Винтъ двухперый, 19 ф. въ діаметрѣ, ходъ его 30 футъ. Фрегатъ имѣетъ 6 котловъ съ вертикальными трубками и двойнымъ рядомъ топокъ. Поверхность колосниковъ 600 квадр. футовъ. Maximum числа оборотовъ машины, при 24 ф. пара, было $51\frac{1}{2}$.

«Испытаніе это доказываетъ намъ, что наши судостроители и инженеры въ состояніи построить такое броненосное военное судно, которое вполнѣ удовлетворяетъ условіямъ крѣпости, безопасности и легкости, а въ силѣ и скорости хода равняется, если даже не превосходитъ, броненосныя суда другихъ державъ, какъ напр. *Warrior* и другіе образцы англійской постройки.»

По послѣднимъ извѣстіямъ *Re d'Italia* вышелъ уже изъ Америки въ Генуюю. Онъ вооруженъ покуда только восмью 24 ф. орудіями. Читатель видитъ, что статья Sientific American хвастлива и многорѣчива, и вмѣстѣ съ тѣмъ голословна. Авторъ ея вставилъ сюда даже и анекдотъ объ итальянскомъ офицерѣ, не съумѣвшемъ сказать по англійски комплимента строителю, а между тѣмъ не представляетъ почти ни одной положительной цифры. За неимѣніемъ другаго извѣстія о пробѣ итальянскаго фрегата, мы помѣстили здѣсь извлеченіе изъ этой статьи, надѣясь впослѣдствіи сообщить объ этомъ фрегатѣ пообстоятельнѣе. Теперь же перейдемъ къ пробамъ плитъ въ Англіи.

Проба плитъ въ Портсмутѣ.

24 и 25 февраля н. с., въ Портсмутѣ производилось весьма интересное испытаніе плитъ, изъ 68 и 100 ф. орудій, чугун-

ными и стальными снарядами. Плиты были различныхъ размѣреній: отъ 4 до 16 д. длины и отъ 4½ до 6 д. толщины. Въ первый день опытовъ стрѣляли изъ 68 ф. орудія, чугуннымъ ядромъ и обыкновеннымъ зарядомъ въ 16 фунтовъ. Результаты были обыкновенные, т. е. ядра производили впадины, среднее углубленіе которыхъ равнялось 1½ д., а сами ядра разбивались въ дребезги. На слѣдующій день опыты были несравненно интереснѣе. Стрѣляли изъ 68 ф. пушки и 100 ф. (гладкостѣннаго, вѣсомъ въ 6 т., калибръ 9,22 д.) орудія Армстронга, желѣзными ядрами (crucible iron), стальными (crucible steel) и изъ стали Бессемера. Выстрѣлъ № 1 былъ сдѣланъ изъ100 ф. орудія чугуннымъ ядромъ, приготовленнымъ въ вуличской лабораторіи, зарядомъ въ 25 фун. пороха, въ 4½ дюйм. плиту гг. Джонъ-Брауна и К°, изъ предназначенныхъ для строющагося фрегата *Lord Warden*'а. Ядро, сдѣлавъ въ плитѣ углубленіе 10 д. въ діаметрѣ и 6½ д. глубины, разбилось въ мелкіе куски. Выстрѣлъ № 2, въ ту же плиту, изъ того же орудія и тѣмъ же зарядомъ, былъ сдѣланъ желѣзнымъ ядромъ, приготовленнымъ по способу Прайса (Price's crucible iron)— діаметръ впадины 10 дюйм., а углубленіе 7 д., причемъ ядро также разбилось. *Выстрѣлъ* № 3 былъ произведенъ стальнымъ ядромъ въ 6 д. плиту фрегата *Bellerophon*, при чемъ оно вдавилось въ плиту, не-много треснуло и осталось на мѣстѣ. Съ внутренней стороны борта щитоваго судна, треснула кница и разбились двѣ доски обшивки. *Выстрѣлы* № 4 и 5, изъ того же 100 ф. орудія, были сдѣланы стальнымъ же ядромъ въ 5½ д. плиту фрегата *Lord Clyde*, съ завода г. Кэммеля. Оба ядра остались въ плитѣ, выступивъ, первый на 4 д., а второй на 2,7 дюйма отъ наружной поверхности ея. Наконецъ, послѣдній выстрѣлъ, № 6, былъ сдѣланъ въ 6 д. плиту, и ядро, какъ и при предъидущихъ, осталось въ плитѣ, выступивъ на 2,8 дюйма наружу.

Вслѣдъ за тѣмъ приступили къ пальбѣ изъ 68 ф. орудія. Первый выстрѣлъ, кованнымъ ядромъ, съ обыкновеннымъ зарядомъ въ 16 фунтовъ, сдѣланный въ плиту г. Брауна, произвелъ по обыкновенію впадину 9 д. въ діаметрѣ и 2½ д. глубины. Слѣдующій затѣмъ выстрѣлъ, въ ту же плиту, былъ сдѣланъ стальнымъ ядромъ. Ядро засѣло въ плитѣ, а впадина оказа-

лась равною діаметру ядра въ 8 д. и глубиною во всю толщину плиты. Пущенное затѣмъ новое ядро ударилось въ разстояніи 4 д. отъ предъидущаго, выбило его изъ впадины, а само также засѣло, выступивъ наружу на 3,7 дюйма. Послѣднее ядро ударило въ нижнюю часть плиты и, скользнувъ внизъ, пробило бортъ судна насквозь. Всѣ эти опыты производились съ разстоянія 200 ярдовъ (1 кабельтова).

При предъидущихъ опытахъ (о которыхъ было уже говорено нами) (*), стальныя ядра, пущенныя въ $5^1/_2$ д. мильвальскую плиту, заслужившую общее одобреніе, пробивали ее и бортъ щитоваго судна насквозь, оставляя отверстіе, наружный діаметръ котораго былъ 9 д. въ діаметрѣ, а внутри доходилъ до 3 футъ. При настоящемъ же случаѣ ни одна изъ плитъ не была пробита, и плиты гг. Кэммель и К° и Джонъ Брауна и К°, не смотря на то, что были прокатныя, оказали, какъ въ выдѣлкѣ, такъ и въ металлѣ, несомнѣнное превосходство передъ другими. Послѣ этихъ опытовъ комитетъ (Iron Plate Committee) представилъ адмиралтейству отчетъ и слѣдующій списокъ заводчиковъ и плитъ, съ обозначеніемъ достоинства ихъ произведеній.

Имена заводчиковъ.	Суда.	Описаніе плитъ.	Достоинства.
Джонъ Браунъ и К°	Lord Warden	$5^1/_2$ д. прокатн.	А. 1.
— — —	— —	$4^1/_2$ д. —	А. 1.
— — —	Royal Alfred	$4^1/_2$ д. —	А. 1.
— — —	Prince Albert	$5^1/_2$ д. — гнутая	А. 2.
К° Мерзей	Agincourt	$5^1/_2$ д. кованная	А. 3.
— —	—	$5^1/_2$ д. прокатн.	А. 4.
Кэммель и К° . . .	Lord Clyde	$5^1/_2$ д. —	А. 1.
Мильвальской К° .	Bellerophon	6 д. —	А. 3.
Биль и К°.	Pallas	4 д. —	В. 1.

Опыты въ Шебуринесѣ.

16 марта н. с. въ Шебуринессѣ производились опыты надъ новымъ щитомъ, сдѣланнымъ изъ пресованной шерсти, по предложенію г. Несмита (Nasmyth), который думалъ, что толстый слой шерсти, хорошо и плотно сжатой, въ состояніи представитъ должное сопротивленіе ядру. Мы не знаемъ, какимъ образомъ изобрѣтатель этого способа блиндированія судовъ предполагалъ

(*) М. Сбор. мартъ 1864. Загр. мор. хрон. стр. 24.

употребить его въ дѣло, т. е. какимъ образомъ думалъ одѣть броненосныя суда слоемъ пресованной шерсти, толщиною въ 10 или 12 фут., но къ счастію, говоритъ Times, опыты показали, что подобный щитъ не въ состояніи выдержать удара ядра, и слѣдовательно, мы избавились отъ рѣшенія трудной задачи прикрѣпленія этого рода брони къ бортамъ нашихъ судовъ.

Щитъ состоялъ изъ желѣзной трубы, 10 ф. въ діаметрѣ и 11 ф. длиною, плотно наполненной шерстью и положенной горизонтально, такъ что отверстіе его было обращено къ орудію. Первый выстрѣлъ былъ сдѣланъ изъ 100 ф. пушки Армстронга, съ зарядомъ въ 10 фунтовъ, и ядро не только проскочило насквозь всю 11 футовую толщину шерсти, но даже зарылось въ землю, сзади щита. Второй выстрѣлъ, сдѣланный изъ 68 ф. пушки, обыкновеннымъ зарядомъ, также пробилъ шерсть насквозь. Такимъ образомъ эти два выстрѣла доказали всю слабость и неудачу (failure) предложенія г. Несмита, который вполнѣ согласился съ этимъ и нашелъ безполезнымъ продолжать опыты далѣе. Результаты эти оправдали ожиданія комитета, который не сомнѣвался въ неудачѣ, но согласился на произведеніе опытовъ для того, чтобы вопросъ этотъ не могъ быть поднятъ снова впослѣдствіи.

«На прошлой недѣлѣ, говоритъ та же газета, въ Шебуринессѣ производились опыты надъ величайшимъ орудіемъ сэра Вилльяма Армстронга и одной изъ самыхъ толстыхъ плитъ, сдѣланныхъ до сихъ поръ на заводѣ г. Брауна и К°. Орудіе это —600 ф. *Big Will*, о которомъ распространилось такъ много *утокъ* (canards)—будто бы оно треснуло въ казенной части,—лишенныхъ, однако, всякаго основанія. Плита, въ которую стрѣляли изъ этого орудія, имѣла 11 д. толщины, подобно тѣмъ, которыя сдѣланы г. Брауномъ для русскаго правительства, покрывающаго ими наиболѣе открытые фасы нѣкоторыхъ изъ своихъ кронштадтскихъ крѣпостей.

«Согласно теоріи комитета, силы сопротивленія желѣзныхъ плитъ увеличиваются пропорціонально квадратамъ ихъ толщинъ, такъ что 11 дюймовая плита равняется шести плитамъ знаменитаго щита *Warrior*'а. Но, не смотря на это, никто не сомнѣвался, что она не устоитъ противъ 600 ф. ядра Big Will.

Цѣль этихъ опытовъ состояла въ томъ, чтобы опредѣлить: 1) можно ли, употребляя это орудіе какъ гладкостѣнное и стрѣляя стальнымъ снарядомъ половиннаго вѣса, достигнуть той же разрушительной силы, 2) можетъ ли это орудіе выдержать зарядъ въ 90 ф. пороха, и 3) опредѣлить достоинство плиты г. Брауна.

«Плита была 4 ф. длиною и $3^1/_2$ ф. шириною и опиралась на два ряда 12 дюйм. дубовыхъ брусьевъ, къ которымъ прикрѣплялась двумя полосами рельсоваго желѣза, положенными въ верхней и нижней части, такъ что крѣпость ея не была нарушена сквозными болтами, которыми обыкновенно прикрѣпляются плиты. За этимъ щитомъ стоялъ другой щитъ, г. Фейерберна, состоящій изъ 5 д. плиты и 1 д. желѣзной рубашки, положенной съ внутренней стороны подкладки. Послѣдній служилъ только поддержкой первому щиту и стоялъ отъ него въ разстояніи 12 дюймовъ. Первые два выстрѣла въ фальшивый щитъ, чугунными, сплошными круглыми ядрами въ 300 ф. вѣсомъ, съ разстоянія 200 ярдовъ (1 кабельтова), для опредѣленія угла наклоненія орудія, были сдѣланы зарядомъ въ 90 фунтовъ, и Big Will, повидимому, выдержалъ зарядъ этотъ какъ нельзя лучше, но люди, знакомые съ свойствами кованнаго желѣза, поймутъ, что послѣ этихъ усиленныхъ пробъ, на силу его нельзя уже будетъ положиться такъ, какъ прежде. Вообще наша система пробы орудій не одобряется артиллеристами всего свѣта.

«Опредѣливъ уголъ наклоненія орудія, сдѣлали выстрѣлъ въ плиту тѣмъ же зарядомъ и стальнымъ снарядомъ, вѣсомъ въ 344 фунта. Ядро ударилось въ самый центръ щита съ страшнымъ трескомъ, со скоростью 1560 ф. и закончило опыты, потому что плиты не стало. Никогда еще, по всей вѣроятности, человѣкъ не могъ произвести такого ужаснаго, разрушительнаго удара. Масса стали, пущенная огромнымъ зарядомъ, должна была удариться въ щитъ съ невообразимою силою, потому что разрушеніе, произведенное ею, было полное. Толстые дубовые брусья разлетѣлись въ щепу, а сама плита ударилась въ щитъ г. Фейерберна, стоявшій, какъ мы сказали, сзади, и раскололась на-двое. Одна часть ея отскочила въ правую, а другая въ лѣвую сторону. По впадинамъ на нихъ видно, что ядро, прежде чѣмъ расколоть, углубилось въ толщу ея на $4^1/_2$ дюйма. Такимъ образомъ оказалось, что 11 дюймовая плита не

имѣетъ достаточно твердости, чтобы устоять противъ направленнаго въ нее выстрѣла изъ Big Will, хотя по обломкамъ видно все превосходство ея выдѣлки. Ядро отлетѣло назадъ и найдено въ 14 футахъ впереди щита, сплющеннымъ и треснувшимъ. Послѣ этого инспекторъ артиллеріи осмотрѣлъ самое орудіе, которое найдено совершенно исправнымъ, и не смотря на то, что стрѣляли круглымъ ядромъ, всѣ нарѣзки въ каналѣ остались цѣлы.

«Читатели спросятъ, можетъ быть, къ какимъ особеннымъ результатамъ привели эти опыты, и какія перемѣны могутъ произвести они въ артиллеріи или въ нашихъ броненосцахъ? Что касается практическаго примѣненія полученныхъ результатовъ, то они показываютъ только, что гг. Браунъ и К° могутъ сдѣлать 11 д. плиту такого же высокаго достоинства, какъ и 5½ дюймовыя, и что 600 фунт. орудіе можетъ разрушить даже и 11 д. плиту. Къ несчастію, такія плиты негодятся для нашихъ броненосцевъ, потому что послѣдніе не могутъ носить ихъ, и Big-Will не находится на нашей службѣ. Это орудіе само, повидимому, ни что иное, какъ опытъ, потому что надъ нимъ не дѣлалось никакихъ испытаній, и со времени доставленія его въ Шебуринессъ, т. е. съ апрѣля мѣсяца прошлаго года, изъ него сдѣлали не болѣе 20 выстрѣловъ. Мы хорошо знаемъ разрушительную силу этого орудія, но до сихъ поръ не можемъ судить, и какъ кажется, никто не заботится, объ опредѣленіи собственной крѣпости его, т. е., сколько выстрѣловъ оно въ состояніи выдержать. Этотъ то вопросъ о продолжительности службы нашихъ большихъ орудій мы и хотимъ видѣть рѣшеннымъ. Стереотипный отвѣтъ правительства на всѣ требованія дѣйствительной артиллеріи состоитъ въ томъ, что оно не можетъ заказывать ихъ, не опредѣливъ предварительно продолжительности ихъ службы; а между тѣмъ, 600 ф. орудіе цѣлый годъ уже находится въ Шебуринессѣ, а никто и не подумалъ опредѣлить число выстрѣловъ, которое оно можетъ выдержать. Тоже и съ 300 ф. орудіями. Гдѣ же у насъ эти большія пушки, разрушающія толстыя желѣзныя плиты? Гдѣ же у насъ эти 300 ф. орудія, каждый выстрѣлъ которыхъ можетъ разбить самый крѣпкій изъ шебуринесскихъ щитовъ, и въ сравненіи съ которыми, даже цѣлые залпы 68 и 110 ф. орудій ничего не значатъ? Два изъ такихъ орудій находятся на артиллерій-

скомъ кораблѣ *Excellent*, въ Портсмутѣ, одно или два въ Шебуринессѣ, одно на *Royal Sovereign* и около восьми, еще ненарѣзанныхъ, валяются въ арсеналѣ, даже безъ станковъ. Нельзя же думать, въ самомъ дѣлѣ, что для атаки броненосныхъ судовъ адмиралтейство надѣется на свои старыя пушки, или даже на 100 ф. армстронгову, и ненарѣзную пушку герцога сомерсетскаго. Одно 300 ф. орудіе сильнѣе и дѣйствительнѣе цѣлаго лага такихъ пушекъ, а одна 600 ф. несравненно выше даже нѣсколькихъ 300 фунтовыхъ. Эти страшныя орудія должны же годиться для чего нибудь или, наконецъ, должны быть признаны негодными; и публика наша желаетъ знать истину и справедливо жалуется на растрату огромныхъ суммъ, употребленныхъ на сооруженіе этихъ орудій, которыя служатъ какъ будто бы только для того, чтобы пугать другія націи и успокоивать Англію, давая ей фальшивое понятіе о безопасности. У насъ чудовищные броненосцы, также какъ и у другихъ націй—но къ чему же они служатъ, коли у насъ нѣтъ годныхъ орудій?...»

Мы останавливаемся на этомъ, не продолжая далѣе горячія жалобы англійской газеты на военное министерство, адмиралтейство и комитеты, за то, что они до сихъ поръ ничего не рѣшили объ орудіяхъ и ничего не вывели изъ опытовъ, производимыхъ ими, не смотря на то, что испытанія эти продолжаются уже четыре года и стоятъ Англіи два милліона. Слова, приведенныя здѣсь, уже достаточно обрисовываютъ намъ тамошнее положеніе дѣлъ, и потому мы перейдемъ теперь къ новому проэкту вооруженія батарейныхъ судовъ, поданному на дняхъ въ англійское адмиралтейство. До полученія болѣе подробнаго описанія его, съ чертежами, торопимся познакомить читателей съ этимъ новымъ предложеніемъ, обѣщающимъ много хорошаго, по коротенькой статьѣ Times'а.

Новый способъ вооруженія батарейныхъ броненосныхъ судовъ.

Лордамъ адмиралтейства былъ представленъ на дняхъ новый планъ вооруженія судовъ восемью и двѣнадцатью 300 фунт. нарѣзными орудіями въ батареѣ. Планъ этотъ принадлежитъ капитану Даусону (C. S. Dawson). Вотъ въ чемъ состоитъ онъ:

Для употребленія 8 орудій, капитанъ Даусонъ предлагаетъ устроить посрединѣ судна, на линіи киля, пять вращающихся платформъ или столовъ и пять такихъ же добавочныхъ платформъ

у каждаго борта судна, и кромѣ того, одну добавочную въ носу, а другую въ кормѣ. Три изъ среднихъ платформъ должны имѣть каждая по два, а носовая и кормовая—по одному орудію. Каждое изъ этихъ орудій можетъ дѣйствовать изъ четырехъ портовъ, если представится надобность. Для употребленія 12-ти орудій, онъ предлагаетъ поставить посрединѣ, на линіи же киля, четыре платформы, съ тремя орудіями каждая, и 12 платформъ по бортамъ судна. Такимъ образомъ, вся тяжесть артиллеріи сосредоточится на срединѣ судна, на пространствѣ 96 футовъ, а оконечности его совершенно облегчены. Устройство это позволяетъ увеличить залпъ орудія въ первомъ случаѣ до 1500 ф., а во второмъ—до 1800 фунтовъ, если дѣйствовать обоими бортами.

Выгоды, представляемыя имъ, состоятъ: 1) въ сосредоточеніи тяжести артиллеріи около центра тяжести судна, что доставитъ ему лучшія мореходныя качества; 2) въ возможности батарейнымъ броненоснымъ судамъ дѣйствовать сильнѣйшею артиллеріею; 3) въ возможности сдѣлать судно короче, легче и удобнѣе для плаванія и управленія; 4) въ средствахъ дѣйствовать сильными орудіями весьма малымъ числомъ команды, и 5) въ возможности употребить броню гораздо толще той, которою покрываютъ теперь батарейныя броненосныя суда, носящія артиллерію по бортамъ (broadside ships).

Взятіе *Atlanta* и судъ въ Бостонѣ о призовыхъ денегахъ за этотъ броненосецъ.

Въ № 8 Морск. Сборника напечатано описаніе сраженія двухъ броненосцевъ, *Atlanta*'ы съ *Weehawken*'омъ, и взятіе перваго изъ нихъ. Теперь, имѣя возможность представить полное описаніе этого дѣла, съ такими подробностями, которыя мы нигдѣ еще не видали, мы полагаемъ, что оно не будетъ лишнимъ на страницахъ нашего журнала, тѣмъ болѣе, что ходъ и результатъ этого сраженія не можетъ быть чуждымъ для насъ, строющихъ такіе же мониторы. Къ тому же, оно можетъ познакомить насъ отчасти съ законами о призовыхъ деньгахъ въ Соединенныхъ штатахъ, т. е. съ вопросомъ, далеко не безъинтереснымъ для всякаго моряка.

Въ бостонскомъ окружномъ судѣ (United States District court of Boston), въ началѣ февраля, разбиралось дѣло о призовыхъ деньгахъ за взятое у конфедератовъ судно *Atlanta*. Вопросъ состоялъ въ томъ: слѣдуетъ ли отдать всѣ призовыя деньги, простирающіяся до 350 829 долларовъ (466 600 руб.), сполна офицерамъ и командамъ судовъ, взявшихъ *Atlanta*, такъ какъ законъ, изданный въ Соединенныхъ штатахъ въ 1862 г., говоритъ, что «если призъ равносиленъ или сильнѣе судовъ, взявшихъ его, то деньги за него должны быть выданы сполна; если же слабѣе, то призовыя деньги должны быть раздѣлены между командами судовъ, взявшихъ его, и правительствомъ.» Второй спорный вопросъ состоялъ въ томъ, какимъ именно судамъ должны быть розданы эти деньги, такъ какъ тотъ же законъ говоритъ, что «на нихъ имѣютъ право въ одинаковой степени всѣ суда, находившіяся на разстояніи сигнала отъ мѣста сраженія». При разсмотрѣніи этого дѣла, судья г. Спрегъ (Sprague) входитъ во всѣ подробности сраженія. Вотъ слова его, взятыя изъ Army and Navy Journal:

Atlanta, прежде бывшій сильный и быстрый англійскій пароходъ *Fingal*, въ самомъ началѣ войны прорвался черезъ блокирующую эскадру въ Саванна и превращенъ конфедератами въ броненосное судно. На палубѣ его устроили блокгаузъ или крытую бронею рубку,—съ покатыми боками и оконечностями,—въ которой были помѣщены орудія. Носъ его былъ вооруженъ большимъ тараномъ и носилъ подъ водою мину (torpedo), заряженную 50 фунтами пороха. Для воспрепятствованія выхода его, въ Вассау-Зундѣ были поставлены два изъ нашихъ мониторовъ—*Weehawken* (капитанъ Джонъ Роджерсъ) и *Nahant* (капитанъ Джонъ Даунесъ). Командующимъ эскадрой былъ капитанъ Роджерсъ. Каждый изъ этихъ мониторовъ имѣлъ одну вращающуюся башню, вооруженную двумя гладкостѣнными орудіями Дальгрена, одно 15, а другое 11 дюйм. калибра. Конфедераты хорошо знали о присутствіи мониторовъ, также какъ и силу ихъ, и потому *Atlanta*, по изготовленіи его, былъ тотчасъ же посланъ въ Вассау-Зундъ, съ тѣмъ, чтобы взять или уничтожить наши мониторы. Повидимому, конфедераты не сомнѣвались въ успѣхѣ, потому что *Atlanta* сопровождали нѣсколько пароходовъ съ пассажирами, которые хотѣли быть свидѣтелями боя. Два изъ этихъ пароходовъ были вооружены, но, какъ де-

ревянные, держались внѣ выстрѣловъ и не принимали участія въ дѣлѣ. Съ своей стороны, мы также имѣли деревянную канонерскую лодку *Cimmerone*, которая, по приказанію командующаго эскадрой, также держалась въ отдаленіи, въ ожиданіи особаго сигнала.

Рано утромъ (около 4 ч.), 17 іюля 1863 г., показался *Atlanta*, шедшій внизъ по Зунду, и мониторы, увидѣвъ его, тотчасъ же начали готовиться къ дѣлу. *Weehawken*, стоявшій на якорѣ выше *Nahant*'а, расклепалъ свой канатъ; но капитанъ Даунесъ, думая, что якорь можетъ пригодиться ему во время дѣла, въ случаѣ поврежденія машины, поднялъ свой якорь на мѣстѣ. Чтобы имѣть время приготовиться къ бою, капитанъ Роджерсъ началъ тихо спускаться внизъ по Зунду, сдѣлавъ капитану Даунесъ сигналъ слѣдовать за нимъ въ кильватеръ, такъ какъ *Weehawken* имѣлъ лоцмана. Снявшись съ якоря, *Nahant* послѣдовалъ этому сигналу, и въ это время находился ближе къ спускающемуся на нихъ непріятелю, чѣмъ *Weehawken*. Окончивъ свои приготовленія, капитанъ Роджерсъ поворотилъ къ непріятелю, а *Atlanta* въ это самое время сдѣлалъ выстрѣлъ по *Nahant*'у, но ядро пролетѣло мимо.

Вслѣдъ за *Weehawken*'омъ поворотилъ и *Nahant*, продолжая держаться въ кильватерѣ. *Atlanta* въ это время сталъ поперекъ прохода. Подойдя къ нему на разстояніе трехъ или четырехъ сотъ ярдовъ ($1^1/_2$—2 кабельтова), капитанъ Роджерсъ пошелъ малымъ ходомъ и сдѣлалъ первый выстрѣлъ изъ 15 д. орудія, а потомъ, приблизившись на 200 ярдовъ (1 кабельтовъ), далъ по немъ залпъ изъ обоихъ орудій. Капитанъ Даунесъ въ это время, думая, что огонь его будетъ гораздо дѣйствительнѣе на близкомъ разстояніи, пошелъ прямо на *Atlanta*, и во время залпа былъ отъ него въ такомъ же разстояніи, какъ и *Weehawken*. Въ это время *Atlanta* спустилъ свой флагъ и поднялъ маленькій бѣлый флагъ, какъ сигналъ сдачи. Капитанъ Роджерсъ, закрытый дымомъ, принялъ этотъ флагъ за бѣлый съ синимъ, который служитъ у конфедератовъ боевымъ сигналомъ, и сдѣлалъ второй залпъ; *Nahant* же, съ своей стороны, былъ уже очень близко къ *Atlanta*, и также хотѣлъ открыть огонь, но, увидѣвъ, что онъ сдался, капитанъ Даунесъ подошелъ къ нему бортъ о бортъ и началъ выражать свое неудовольствіе, что онъ сдался такъ скоро.

Для удобства дѣйствія во время сраженія, мониторы сбросили свои шлюпки за бортъ, и потому *Nahant* воротился за ними и, поймавъ одну изъ нихъ, тотчасъ же послалъ ее, чтобы завладѣть призомъ. Въ это время, однако, командиръ *Atlanta* спустилъ свою шлюпку, и явившись на *Weehawken*, отдалъ свою шпагу капитану Роджерсу, прежде чѣмъ капитанъ Даунесъ поспѣлъ завладѣть его судномъ.

Послѣ сдачи мы могли опредѣлить дѣйствіе нашихъ ядеръ, частію по собственному осмотру судна и частію по разсказамъ офицеровъ. Первое 15 д. пустотѣлое ядро *Weehawken'*а, вѣсомъ въ 400 ф., пущенное зарядомъ въ 35 ф., съ разстоянія отъ трехъ до четырехсотъ ярдовъ, ударилось въ блокгаузъ, и сдѣлавъ въ немъ большое углубленіе, однако, не пробило его насквозь, но осыпало команду въ палубѣ множествомъ желѣзныхъ и деревянныхъ обломковъ, изъ которыхъ нѣкоторые были весьма большой величины, и ранило нѣсколько человѣкъ. Многіе изъ команды, кромѣ того, упали безъ чувствъ. Офицеры говорили потомъ, что отъ одного этого выстрѣла, упало около 40 челов. раненыхъ и оглушенныхъ ударомъ, и что онъ окончательно деморализировалъ команду. Второй выстрѣлъ былъ сдѣланъ съ разстоянія 200 ярдовъ и изъ обоихъ орудій, 11 д. сплошнымъ ядромъ вѣсомъ въ 168 ф. и такимъ же, какъ и прежде, 15-ти дюймовымъ. Одно изъ нихъ, повидимому послѣднее, ударило въ верхъ лоцманской рубки, разбило и вдавило полосы желѣза, ранило двухъ лоцмановъ и одного рулеваго и оглушило другаго рулеваго. Другое ядро ударило въ уголъ навѣса, гдѣ броня соединяется съ корпусомъ судна, но не принесло большаго вреда. По словамъ капитана Роджерса, первый выстрѣлъ отбилъ у конфедератовъ охоту драться, а второй—лишилъ ихъ возможности уйдти отъ него. Однимъ изъ двухъ послѣднихъ выстрѣловъ разбило на двое портовый ставень и вдавило обломки его внутрь; о дѣйствіи же пятаго ядра мы ничего не знаемъ.

Командиры обоихъ мониторовъ говорятъ, что канонирская лодка *Cimmerone* все время держалась, по приказанію командующаго эскадрой, на разстояніи сигнала и слѣдовательно, по слову закона, должна участвовать въ призовыхъ деньгахъ. Вопросъ состоитъ въ томъ, должно ли считать ее при опредѣленіи силы эскадры, взявшей призъ, для сравненія ея съ силою непріятеля, чтобы опредѣлить по этому, слѣдуя буквѣ закона,

должны ли призовыя деньги раздѣлиться между судами участвовавшими во взятіи приза, и правительствомъ, или должны быть сполна отданы на суда. Судья, г. Спрегъ, пришелъ къ тому заключенію, что онъ долженъ исключить *Cimmeronc*, при опредѣленіи силы нашихъ судовъ, потому, говоритъ онъ «что я исключаю и двѣ непріятельскія канонирскія лодки, бывшія во время дѣла на разстояніи сигнала отъ *Atlanta*».

За тѣмъ слѣдуетъ сравнить силу послѣдняго съ мониторами. Размѣренія *Atlanla* слѣдующія: длина 191 ф. 2 д., наиб. ширина 40 ф. 6 д., глубина интрюма 93 ф. $^1/_2$ д. По размѣреніямъ этимъ онъ имѣетъ $927^6/_{10}$ тон., а включивъ сюда, по требованію агента со стороны взявшихъ призъ, толщину палубы—$1075^8/_{95}$ тон. Онъ былъ покрытъ двумя 2 дюйм. рядами желѣза, положенными горизонтально и вертикально, и составлявшими броню въ 4 дюйма толщины; около свѣса, гдѣ блокгаузъ соединяется съ корпусомъ судна, толщина деревяннаго борта равняется 6 футамъ. Палуба была 2 ф. 1 д. толщины, не считая желѣзной покрышки. Блокгаузъ его нѣсколько болѣе 100 фут. и поставленъ на серединѣ длины палубы, во всю ширину судна, оставляя въ носу и кормѣ открытое пространство въ 45 фут. (*). Блокгаузъ этотъ имѣлъ наклонные бока и оконечности подъ угломъ 29° къ горизонту и по три порта на сторонѣ, съ тяжелыми заслонами. *Atlanta* имѣлъ 4 нарѣзныя орудія Брука, изъ которыхъ два въ 7 дюйм., снарядъ вѣсомъ 150 фунт., и два въ 6 д., снарядъ вѣсомъ 100 фунтовъ. Послѣдніе два стояли по бортамъ, а 7 дюймовые на поворотныхъ платформахъ, такъ что могли дѣйствовать какъ бортовыя и какъ ретирадныя и погонныя орудія, къ носу и кормѣ. Таранъ его былъ сдѣланъ изъ дерева и подъ водою связанъ полосами желѣза, а на концѣ его, на особо устроенномъ колѣнчатомъ крамболѣ, который могъ быть приподнятъ надъ водою или спущенъ на 20 ф. ниже горизонта, имѣлъ мину, заряженную 50 фунт. пороха, которая должна была взорваться при прикосновеніи съ бортомъ судна. Команда его состояла изъ 143 человѣкъ.

Мониторы наши были совершенно одинаковы. Каждый изъ нихъ имѣлъ 844 тонна и вооружены каждый двумя орудіями,

(*) Постройка *Atlanta*, какъ мы видимъ, весьма сходна съ системою г. Рида. *Пр. ред.*

15-ти д. и 11-ти дюйм. гладкостѣнными Дальгрена. Вѣсъ сплошнаго снаряда перваго орудія равнялся 440 ф., а пустотѣлаго 400 ф., вѣсъ же 11-ти дюйм. снаряда—168 фунтамъ. Число команды на каждомъ было также одинаково—*Weehawken* имѣлъ 84 человѣка, а *Nahant*—85.

Я убѣжденъ, говоритъ далѣе г. Спрегъ, что какъ для атаки, такъ и для обороны, два монитора съ ихъ вооруженіемъ, дѣйствуя вмѣстѣ, подъ общей командой, должны быть сильнѣе *Atlanta*. Каждый изъ нихъ имѣетъ 844 тон., тогда какъ послѣдній около 1000 т. Они имѣли одинъ 84, а другой 85 человѣкъ команды, а *Atlanta*—всего 143. Дѣйствіе большихъ орудій на броненосныя суда до сихъ поръ не опредѣлено еще опытами, и потому выстрѣлы *Weehawken*'а должны уяснить намъ, въ этомъ отношеніи, весьма многое. Я долженъ сказать, что по моему мнѣнію, два 15-ти дюйм. и два 11-ти дюйм. орудія, поставленныя на два судна, которыя въ состояніи дѣйствовать съ двухъ разныхъ сторонъ, для нападенія гораздо дѣйствительнѣе двухъ 7-ми д. и двухъ 6-ти д. нарѣзныхъ орудій Брука, поставленныхъ на одно судно. Въ случаѣ же абордажа, команды нашихъ судовъ, были гораздо многочисленнѣе. Что же касается до силы обороны, то корпусъ *Atlanta* представлялъ несравненно большую площадь для выстрѣловъ, чѣмъ мониторы, и слѣдовательно, подвергался большей опасности, а результаты боя показали, что какъ блокгаузъ его и лоцманская рубка, такъ и борта, не смотря на свою крѣпость, не были въ состояніи выдержать огонь мониторовъ на такомъ маломъ разстояніи; однимъ словомъ, *Atlanta* должно считать слабѣе нашихъ мониторовъ, въ чемъ согласенъ какъ командиръ, такъ и агентъ, присланный съ нашихъ судовъ.

Опредѣливъ такимъ образомъ вопросъ объ силѣ, намъ остается рѣшить не должно ли отдать всѣ призовыя деньги сполна одному *Weehawken*'у, такъ какъ онъ одинъ только и дѣйствовалъ по непріятелю, и *Atlanta* спустилъ флагъ собственно передъ нимъ. Но вмѣстѣ съ тѣмъ онъ не получилъ ни одного ядра, а напротивъ, *Atlanta* сдѣлалъ выстрѣлъ по *Nahant*'у. Такимъ образомъ послѣдній все-таки былъ подъ выстрѣлами непріятеля и, кромѣ того, принесъ большую пользу *Weehawken*'у, потому что на *Atlanta* очень хорошо знали, что *Nahant* не получилъ никакого поврежденія и идетъ на нихъ полнымъ ходомъ, сбе-

регая силу орудій для болѣе близкаго разстоянія. Этого было уже достаточно для того, чтобы заставить непріятеля сдаться, если бы даже онъ и не былъ принужденъ къ этому огнемъ *Weehawken*'а. Одна изъ причинъ, заставившая командира *Atlanta* спустить флагъ, была, безъ сомнѣнія, деморализація его команды, а убѣжденіе, что другой мониторъ такой же силы, какъ тотъ, отъ котораго онъ потерпѣлъ уже такъ много, готовъ былъ открыть огонь, еще болѣе увеличивало эту деморализацію. Слѣдовательно, *Nahant* непремѣнно должно считать однимъ изъ судовъ, взявшихъ призъ, также какъ и канонирскую лодку *Cimmerone*, хотя послѣдняя и не была собственно въ дѣлѣ, но, исполняя приказаніе, находилась, какъ мы говорили уже, на разстояніи сигнала отъ обоихъ мониторовъ.

Разсужденія эти приводятъ насъ, оканчиваетъ судья, къ тому заключенію, что: 1) половина призовыхъ денегъ должна быть роздана на суда, взявшія призъ, а другая половина должна поступить въ собственность Соединенныхъ штатовъ, и 2) всѣ три судна, т. е. *Wechawken*, *Nahant* и *Cimmerone* имѣютъ одинаковое право на участіе въ призѣ.

Усовершенствованная броня.

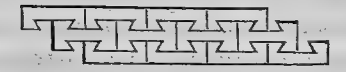
Въ Америкѣ появилось еще новое предложеніе устройства башень на мониторахъ и брони, сдѣланное г. Снедекоръ (*Snedecor*), цѣль котораго состоитъ въ томъ, чтобы построить башню, неуязвимую для непріятельскихъ выстрѣловъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ устройство которой было бы возможно проще, а главное, чтобы она не имѣла ни одного болта, необходимыхъ при всякаго рода башняхъ, составленныхъ изъ желѣзныхъ листовъ. Изобрѣтатель достигаетъ этого тѣмъ, что дѣлаетъ ее изъ желѣзныхъ плитъ, связанныхъ другъ съ другомъ въ-замокъ, какъ это видно на прилагаемыхъ рисункахъ.

«Такая башня, говоритъ онъ, легко можетъ быть собрана и части ея весьма удобны для перевозки, а такъ какъ плиты, изъ которыхъ она составлена, всѣ сдѣланы и прокатаны въ должную величину, то сборка ея не представляетъ никакого затрудненія. Къ тому же совершенное отсутствіе болтовъ, избавляетъ отъ дорогой и медленной работы—просверливанія въ плитахъ диръ и скрѣпленія ихъ. На прилагаемомъ рисункѣ, мы можемъ

видѣть, что при этомъ устройствѣ плитъ оба ряда ихъ связываются такимъ образомъ, что составляютъ какъ бы одно цѣлое.

Черт. 1.

Черт. 2.



«Рисунки эти такъ ясны, что не требуютъ никакого объясненія и прямо, съ перваго взгляда, даютъ понятіе объ идеи изобрѣтателя. На чертежѣ 2 представлены три ряда плитъ, число которыхъ, впрочемъ, можетъ быть увеличено по произволу, при чемъ средній рядъ составленъ изъ кусковъ, имѣющихъ форму буквы Т съ двумя головками, и связанъ въ замокъ съ плитами наружнаго и внутренняго рядовъ, составляя съ ними одну сплошную массу.

«Эта система блиндированія можетъ быть примѣнима какъ для фортовъ, такъ и для судовъ, одѣваемыхъ бронею, и строители послѣднихъ, безъ сомнѣнія, не оставятъ безъ вниманія этотъ простой способъ блиндированія.»

Взглядъ нѣмецкой газеты Hansa на броненосныя суда.

Будучи далеко несогласны съ мнѣніемъ почтенной гамбургской газеты, мы сочли нелишнимъ привести въ извлеченіи статью ея (отъ 17 января № 2), для того, чтобы показать какъ горячіе на словахъ, за кружкой пива, германцы холодно смотрятъ на быстрый прогресъ въ кораблестроеніи военно-морскихъ націй за послѣдніе годы.

Очертивъ въ нѣсколькихъ словахъ исторію броненоснаго судостроенія, начиная съ *Gloire*'а, и лихорадочную поспѣшность, съ которою англичане принялись догонять въ этомъ дѣлѣ свою сосѣдку, Hansa говоритъ: «Лихорадка сдѣлалась всеобщею; остальныя морскія державы послѣдовали примѣру англичанъ и французовъ, и даже Германія восхитилась броненосными судами: Австрія построила ихъ два, а Пруссія—одно. Довольно странно, если не только отдѣльныя личности, но и цѣлыя націи воодушевляются иногда идеей и жертвуютъ сотни милліоновъ на ея осуществленіе, не обсудивъ сперва хладнокровно всего дѣла. Мы того мнѣнія, что такой ошибочный взглядъ преобладалъ въ высшей степени при постройкѣ броненосныхъ судовъ, и постараемся доказать свое убѣжденіе.

«Первый вопросъ состоитъ въ томъ: «для чего обшиваютъ суда бронею?» Безъ сомнѣнія, всеобщій отвѣтъ будетъ: «чтобъ защитить ихъ отъ непріятельскихъ выстрѣловъ». Охотно соглашаемся, что цѣль эта имѣлась въ виду и была бы достигнута въ то время, когда *Gloire* и *Warrior строились*; но, принимая во вниманіе настоящіе успѣхи въ усовершенствованіи артиллеріи,—цѣль эта *теперь* уже не имѣетъ значенія.

«Толщина желѣзной брони у судовъ имѣетъ извѣстные предѣлы. Еще ни одному технику не удалось обшить морскаго судна, заслуживающаго этого названія, бронею толще шести дюймовъ, а на основаніи противудѣйствующихъ физическихъ законовъ этого никогда нельзя будетъ достигнуть. Громадный вѣсъ брони требуетъ огромнѣйшихъ размѣровъ судна; а съ уве-

личеніемъ водоизмѣщенія потребуется сильнѣйшая паровая машина, для которой опять понадобятся еще большіе размѣры корпуса, и такимъ образомъ мы скоро достигнемъ практическаго предѣла брони, maximum которой не превышаетъ 6 дюймовъ, но которую въ Англіи и Франціи принято дѣлать среднимъ числомъ не толще $4^1/_2$ и 5 дюймовъ. Исключенія составляютъ нѣкоторыя мѣста, какъ стойки, башни и пр. Между тѣмъ, опытами доказано и уже нѣсколько лѣтъ извѣстно, что Витвортъ, Армстронгъ, Круппъ и другіе усовершенствовали свои орудія на столько, что онѣ въ разстояніи двухъ тысячъ шаговъ пробиваютъ 4 дюймовую броню со всею подкладкою и что снаряды крупповской 300 фунтовой пушки литой стали перелетаютъ еще на четверть мили далѣе. Даже хорошо устроенныя гранаты разрываютъ броню съ невѣроятною легкостію.

«Итакъ, если мы, основываясь на сказанномъ, повторимъ нашъ первый вопросъ, и прибавимъ только «въ настоящее время»,—то вѣроятно никто не найдется дать намъ удовлетворительный отвѣтъ. Но оставимъ это пока въ сторонѣ и разсмотримъ панцырныя суда въ морскомъ отношеніи. Оказывается, что броненосное судно, съ предполагаемою скоростію 14 узловъ въ часъ, должно быть въ 8000 тонновъ, а для 15 узловъ—10000 тоннъ. Исчисленія эти выведены по *теоріи*, но на практикѣ можно отъ вычисленной скорости смѣло откинуть отъ 1 до $1^1/_2$ узловъ. Такимъ образомъ, мы пріобрѣтемъ громадныя суда, которыя, по своему углубленію, не въ состояніи будутъ появляться въ узкихъ фарватерахъ и въ такихъ мѣстностяхъ, гдѣ глубина не превышаетъ 30 футъ, и которыя, вслѣдствіе своихъ огромныхъ размѣровъ, будутъ при маневрахъ тяжелы и не поворотливы. Но эти два качества такъ важны, что даютъ военнымъ судамъ значительный перевѣсъ.

«Тяжесть брони, значительно увеличивающаяся вѣсомъ артиллеріи, находится почти вся выше ватерлиніи; а эту колосальную тяжесть трудно удержать подводною частію судна въ надлежащемъ равновѣсіи. Естественное слѣдствіе такого несоразмѣрнаго расположенія тяжестей есть кренъ, достигшій у *Black-Prince*'а до возможности опрокинуться въ гавани, даже безъ орудій. Недостатокъ этотъ хотятъ устранить уменьшеніемъ верхняго (топоваго) вѣса, а потому на броненосныхъ судахъ ставятъ очень короткія мачты, съ самою малою парусностію,

чтобъ только въ критическихъ обстоятельствахъ увеличить поворотливость. Но что этимъ достигается? Суда могутъ преимущественно ходить только подъ парами, и такъ какъ ни одно изъ нихъ не въ состояніи запастись топливомъ долѣе 10—12 дней, то онѣ не годятся для дальнихъ переходовъ, какъ напр. въ Остиндію, и въ тѣхъ моряхъ слѣдовательно, пока необходимы еще деревянные корабли.

«Франція прежде другихъ націй имѣла случай испытать свои броненосцы. Славу *Gloire*'а протрубили на весь свѣтъ; по офиціальнымъ и правительственнымъ сообщеніямъ, фрегатъ этотъ, при хорошей и дурной погодѣ, держался великолѣпно, и всѣ французы пришли въ восторгъ отъ геніальной идеи своего императора. Пристыженная Англія молчала, пока изъ частныхъ донесеній не сдѣлалось извѣстнымъ, что розмахи *Gloire*'а при хорошей погодѣ доходили до 45° въ каждую сторону; что дѣйствительное углубленіе на много разнствовало отъ показаннаго на планѣ; что волны при спокойномъ состояніи моря проникали въ пушечные порта, и что скорость фрегата не превышала 9 узловъ. Англичане ликовали, но, къ сожалѣнію, недолго. Неудача *Black-Prince*'а была дурнымъ предзнаменованіемъ, а при испытаніи *Warrior*'а хотя и оказалось, что вода не проникала въ пушечные порта и что фрегатъ могъ ходить по 12 узловъ (въ чемъ мы сомнѣваемся), однако розмахи доходили также до 45°, и, что еще хуже, судно не слушало руля. Руль лежалъ по 5 минутъ на бортѣ, пока «совершеннѣйшему образцу» дѣлалось угоднымъ подняться или спуститься отъ курса на одинъ румбъ.

«*Normandie* отправился въ Мексику. Съ большимъ трудомъ онъ прибылъ къ мѣсту своего назначенія, и думали уже, что вѣроятно онъ заключитъ дни свои въ тѣхъ дальнихъ моряхъ, ибо офицеры и команда отказались отъ возвратнаго путешествія на этомъ фрегатѣ въ свое отечество (*). *Black-Prince*'у посчастливилось не лучше *Warrior*'а. Не смотря на всѣ эти неудачи, по обѣимъ сторонамъ Канала усердно продолжали строить, и въ минувшемъ лѣтѣ мы видѣли въ морѣ одну англійскую и одну французскую броненосныя эскадры. Француз-

(*) Фрегатъ возвратился во Францію гораздо прежде появленія газеты «Hansa». Мосрк. Сборн. броненосный отдѣлъ, февраль 1864 г. стр. 60—62.

ская отправилась при хорошей погодѣ къ острову Мадера. Объ ней мы знаемъ только, что флагманъ созвалъ на Мадерѣ коммисію, чтобъ обсудить недостатки, оказавшіеся во время перехода, и что, слѣдовательно, недостатки эти вѣроятно были очень значительны (*).

«Англійская эскадра держалась въ своихъ моряхъ. Когда ея флагманъ, въ одно прекрасное утро, увидѣлъ, что *Royal-Oak* при лучшей погодѣ безъ всякой причины накренило на 45°, то адмиралъ уже побоялся терять изъ виду свои берега. *Единственное* броненосное судно, которое дѣйствительно боролось съ дурною погодою, былъ англійскій фрегатъ *Prince-Consort*, если не считать американскаго *Monitor*'а, затонувшаго при свѣжемъ вѣтрѣ. *Prince-Consort* одно изъ судовъ новѣйшей усовершенствованной конструкціи и обшитъ весь бронею. 29 октября прошлаго года, на пути изъ Плимута въ Дублинъ, фрегатъ этотъ боролся съ WNW штормомъ, отъ котораго съ трудомъ спасся, едва успѣвъ дойдти до Кингстона. Волны вкатывались такъ обильно на фрегатъ, что вода, неимѣя достаточнаго стока, собралась въ значительномъ количествѣ въ трюмѣ, и даже паровыя помпы не въ состояніи были ее откачать. Притомъ, сдѣлалась такая сильная боковая качка, что команда упала совершенно духомъ, и еслибъ *Prince-Consort*'у пришлось продержаться еще съ часъ въ морѣ, то онъ погибъ бы безвозвратно, ибо прибывающая вода уже грозила залить топки. Этотъ горькій опытъ даетъ намъ ясное понятіе о морскихъ качествахъ броненосныхъ судовъ. Если, по недостатку парусности, онѣ могли ограничиваться лишь короткими переходами, то состояніе и положеніе *Prince-Concort*'а показали, что выдержать бурю онѣ могутъ рѣшиться лишь съ опасностію вѣрной гибели, а поэтому и не должны уходить изъ виду своихъ береговъ.

«Обсуживая все дѣло спокойно, можно бы было предсказать подобныя явленія. Корабли, опоясанные пятидюймовою желѣзною бронею, *должны* терять необходимыя качества эластичности. Всякій морякъ знаетъ, что судно ходитъ тѣмъ лучше и бываетъ послушнѣе, чѣмъ болѣе оно уступаетъ напору воды. Еслибъ можно было построить корабль безъ всякихъ связей,

(**) Напротивъ, есть извѣстіе объ удачѣ плаванія. Морск. Сборн. бронен. отд. мартъ 1864 г. стр. 1—51.

то морскія качества его достигли бы высшаго совершенства. И наоборотъ: чѣмъ тверже и сильнѣе связи, а обшивка притомъ такой крѣпости, что нигдѣ не уступаетъ напору волнъ,—тѣмъ болѣе такое судно превратится въ дурное мореходное, а именно, волненіе будетъ часто вкатываться въ него. Въ сравненіи со своимъ вѣсомъ, броненосное судно всегда мало; тяжесть его сосредоточена на слишкомъ ограниченномъ пространствѣ, а это обстоятельство отнимаетъ у него плавучесть, необходимую всѣмъ вообще судамъ для легкаго всхода на волненіе. Другое слѣдствіе недостатка эластичности есть *обдѣлка* корабля: офицеры *Prince-Consort*'а говорили, что во время шторма они постоянно испытывали чувство, будто весь фрегатъ ежеминутно обрушается подъ ними. Надо удивляться, если онъ дѣйствительно не разошелся во всѣхъ связяхъ, а по всей вѣроятности онъ не пережилъ бы другаго подобнаго шторма. Если всего вышесказаннаго уже достаточно, чтобъ съ полнымъ правомъ усомниться въ морскихъ качествахъ броненосныхъ судовъ, то для большихъ ихъ переходовъ встрѣчаются еще другія непреоборимыя затрудненія. Плаваніе *Normandie* къ мексиканскимъ берегамъ представило намъ тому примѣръ. Хотя орудія были прикрѣплены твердыми цѣпями, чтобъ, удержавъ ихъ на мѣстѣ, уменьшить даже при тихой погодѣ сильную боковую качку,— однако невыносимо спертый воздухъ на фрегатѣ еще болѣе вынудилъ команду отказаться отъ возвратнаго перехода во Францію, чѣмъ розмахи, которыхъ такъ опасаются. Извѣстно, что желѣзо есть лучшій проводникъ теплоты, и въ тропическихъ странахъ жаръ дѣлается въ кораблѣ на столько невыносимымъ, что команда начинаетъ задыхаться. Правда, англичане устроили на своихъ судахъ остроумную и сильную вентиляцію, приводимую въ дѣйствіе механизмомъ; но окажется ли она соотвѣтствующею своему назначенію при 40 и 45° Реомюра,—еще не подтверждено опытами.

«Другое затрудненіе состоитъ въ наростахъ, образующихся на подводной части всѣхъ вообще желѣзныхъ судовъ. Въ нашихъ моряхъ необходимо для очистки и окраски подводной части вводить желѣзныя суда чрезъ каждые 4—5 мѣсяцевъ въ докъ: иначе они теряютъ отъ $^1/_3$ до $^1/_2$ своей скорости. А гдѣ въ южныхъ странахъ найдутся приличные доки, чтобъ принять *Warrior* и *Black-Prince* и другіе корабли подобныхъ размѣ-

ровъ? Единственное дѣйствительное средство противу наростовъ состоитъ въ обшивкѣ судовъ мѣдью. *Royal-Oak*, броня котораго лежитъ на деревѣ, былъ обшитъ мѣдью, но послѣ 3 мѣсячной станціи въ Индіи, фрегатъ былъ освидѣтельствованъ и оказались печальные результаты. Вслѣдствіе близкаго сосѣдства желѣза къ мѣди, образовался галваническій токъ, и нижнія плиты брони значительно пострадали. Каждая изъ нихъ имѣетъ 15 футъ длины, 4 ф. 2 д. ширины и $4^1/_2$ дюйма толщины; по прошествіи трехъ мѣсяцевъ во всѣхъ ихъ оказалось отъ 70 до 200 раковинъ, глубиною $^1/_3$ до $^5/_8$ дюйма и мѣстами до 12 дюймовъ длиною. *Resistance*'у посчастливилось не лучше, и въ броненосныхъ судахъ галванизмъ оказался болѣе опаснымъ врагомъ, чѣмъ непріятельскіе снаряды, ибо онъ владѣетъ разрушающею силою *подъ водою*. Всѣ сдѣланныя замысловатыя изобрѣтенія до сихъ поръ еще не дали средствъ дѣйствительно противиться губительной дѣятельности галванизма. Но если и удастся ослабить эту дѣятельность, то ничего еще не доказываетъ, что срокъ службы броненосныхъ судовъ будетъ продолжительнѣе вѣка деревянныхъ; напротивъ, мы утверждаемъ, что броненосное судно прослужитъ *не болѣе* одной половины лѣтъ въ сравненіи съ деревяннымъ. А въ матеріальномъ отношеніи это очень важная статья.

«Обшитый бронею фрегатъ, подобный *Warryor*'у, *Royal-Oak*'у, обходится въ 3 милліона талеровъ, между тѣмъ, какъ деревянный линѣйный корабль, съ двойнымъ противу фрегата числомъ орудій, стоитъ около милліона. Послѣдній прослужитъ 20 лѣтъ, а первый—не болѣе 10; поэтому цѣнность броненоснаго флота обойдется въ шесть разъ дороже цѣнности деревяннаго, имѣющаго притомъ вдвое орудій. Какая изъ морскихъ державъ въ состояніи жертвовать такія суммы долгое время? На вѣрное ни какая; и точно также мы не соглашаемся, чтобъ польза отъ броненосцевъ соотвѣтствовала ихъ дороговизнѣ.

«Когда *Merrimac* пустилъ ко дну стоящій на якорѣ деревянный фрегатъ *Cumberland*, всѣ заговорили о таранахъ, стараясь увѣрить себя, что ими можно безъ выстрѣла стереть съ лица земли всѣ деревянные корабли, и что каждое броненосное судно слѣдуетъ вооружить тараномъ; а никто не подумалъ объ безполезности этого устройства. Непонятнымъ образомъ всѣ полагали, что противникъ дозволитъ, сложа руки, пустить себя

ко дну, и совершенно забыли при томъ, что *Merrimac* тщетно боролся въ продолженіе 5 часовъ съ *Monitor*'омъ. По нашему мнѣнію, командиръ судна, который спокойно дозволитъ противнику пустить себя ко дну—очень плохой морякъ, если его судно владѣетъ еще способностями маневрировать; а основываясь на этомъ, мы смѣло готовы на деревянномъ суднѣ вступить въ бой съ любымъ броненосцемъ (!?). Чтобъ имѣть малѣйшій шансъ на возможность успѣха, таранъ-броненосецъ долженъ ходить не менѣе 12 узловъ, а деревянный корабль не болѣе 8. Но до сихъ поръ быстрый ходъ остается еще на сторонѣ деревянныхъ, и слѣдовательно, обстоятельства перемѣнятся.

«Соединивъ все вышесказанное, мы приходимъ къ заключенію, что результатъ оказывается неблагопріятнымъ для броненосныхъ судовъ. Произведенные надъ ними опыты доказали, что онѣ не могутъ быть мореходными судами, составляя нѣчто въ родѣ плавучихъ батарей, которыя при помощи пара хотя и могутъ переходить изъ одного порта въ другой, но не смѣютъ показываться въ открытомъ морѣ, чтобъ не подвергнуться опасности быть застигнутыми бурею, а тогда вѣрная гибель будетъ предъ глазами.

«Датчане заказали для себя въ Англіи броненосное судно *Rolf-Krake* по усовершенствованной конструкціи. Вслѣдствіе вопроса одного изъ депутатовъ палаты касательно этого броненосца, датскій морской министръ отозвался, что *Rolf-Krake* не оправдалъ ожиданій; онъ ходитъ тихо, маневрируетъ плохо, неостойчивъ, и вообще министръ сожалѣлъ, что вопросъ вынудилъ его открыть въ настоящее время недостатки единственнаго броненосца.

«Въ нѣмецкомъ интересѣ намъ остается желать, чтобъ прусскій броненосецъ *Arminius* удался лучше, но сомнѣваемся въ томъ, и станемъ надѣяться, что онъ будетъ *единственнымъ* въ числительномъ смыслѣ. Деревянные корабли всегда будутъ въ состояніи нести равную или сильнѣйшую артиллерію сравнительно съ броненосцами, а въ быстротѣ хода и поворотливости имѣютъ перевѣсъ. Пробоину отъ ядра въ деревянномъ корпусѣ легко задѣлать, а въ обшитомъ бронею—очень трудно, или рѣшительно невозможно. Если во время боя броненосное судно будетъ имѣть розмахи отъ 20 до 30° въ каждую сторону, то вѣрность его прицѣла уничтожится, между тѣмъ, какъ

со спокойнаго деревяннаго его противника каждое ядро будетъ достигать своей цѣли, и сдѣланныя врагу пробоины потопятъ его. Деревянный корабль, имѣющій 14 или 15 узловъ ходу и вооруженный отъ 6 до 8 орудіями крупповской литой стали, съ успѣхомъ можетъ принять и рѣшить бой съ любымъ броненосцемъ. Быстрота хода и поворотливость, при содѣйствіи хорошо вооруженной артиллеріи, будутъ всегда рѣшающими факторами во время сраженія, а эти три качества мы находимъ на сторонѣ деревянныхъ судовъ.

«Будемъ же спокойно (?) смотрѣть какъ Англія съ Франціею раззоряются на постройку броненосныхъ флотовъ, чтобы обоюдно защищать себя отъ вторженія соперницы; но удержимся отъ слѣдованія имъ на этомъ пути. Для защиты *нашихъ* прибрежій мы не нуждаемся въ обшитыхъ бронею судахъ. За цѣнность *Warrior*'а мы можемъ построить до 200 береговыхъ батарей и вооружить ихъ орудіями, которыя въ разстояніи отъ 3 до 4 тысячъ шаговъ пустятъ ко дну всякій броненосецъ. Но для боя въ открытомъ морѣ намъ необходимы деревянные корабли, только не двухъ и трехдечные, а небольшіе фрегаты или корветы, быстрые въ ходу и вооруженные артиллеріею тяжелаго калибра. Тридцать такихъ судовъ, вмѣстительностію отъ 100, до 1500 тоннъ, при углубленіи въ водѣ 16—18 футъ, съ быстротою хода въ 14 или 15 узловъ и вооруженныя отъ 6 до 8 орудіями литой стали 100 фунтоваго калибра—дадутъ Германіи на морѣ такое могущество, какое ей необходимо, чтобъ принудить уважать свой флагъ, не сносить причиненныхъ другими державами обидъ и чтобъ доставить нѣмецкой морской торговлѣ дѣйствительную защиту.»

Статья газеты Hansa замѣчательна, по нашему мнѣнію, еще въ томъ отношеніи, что въ ней съ удивительнымъ стараніемъ собраны и сгрупированы всѣ факты, сколько нибудь набрасывающіе тѣнь на броненосное судостроеніе. Что же касается собственно нѣмецкихъ континентальныхъ взглядовъ, въ ней выраженныхъ, то, разумѣется, мы не считаемъ себя въ правѣ придавать имъ слишкомъ большое значеніе до тѣхъ поръ, пока редакторы почтенной газеты будутъ *спокойно смотрѣть* какъ Англія и Франція строятъ броненосные флоты и пока не докажутъ своего мнѣнія на дѣлѣ, *вступивъ на деревянном*

судно не въ воображаемый, береговой, а *въ дѣйствительный бой съ какимъ либо броненосцемъ.....*

Разныя извѣстія.

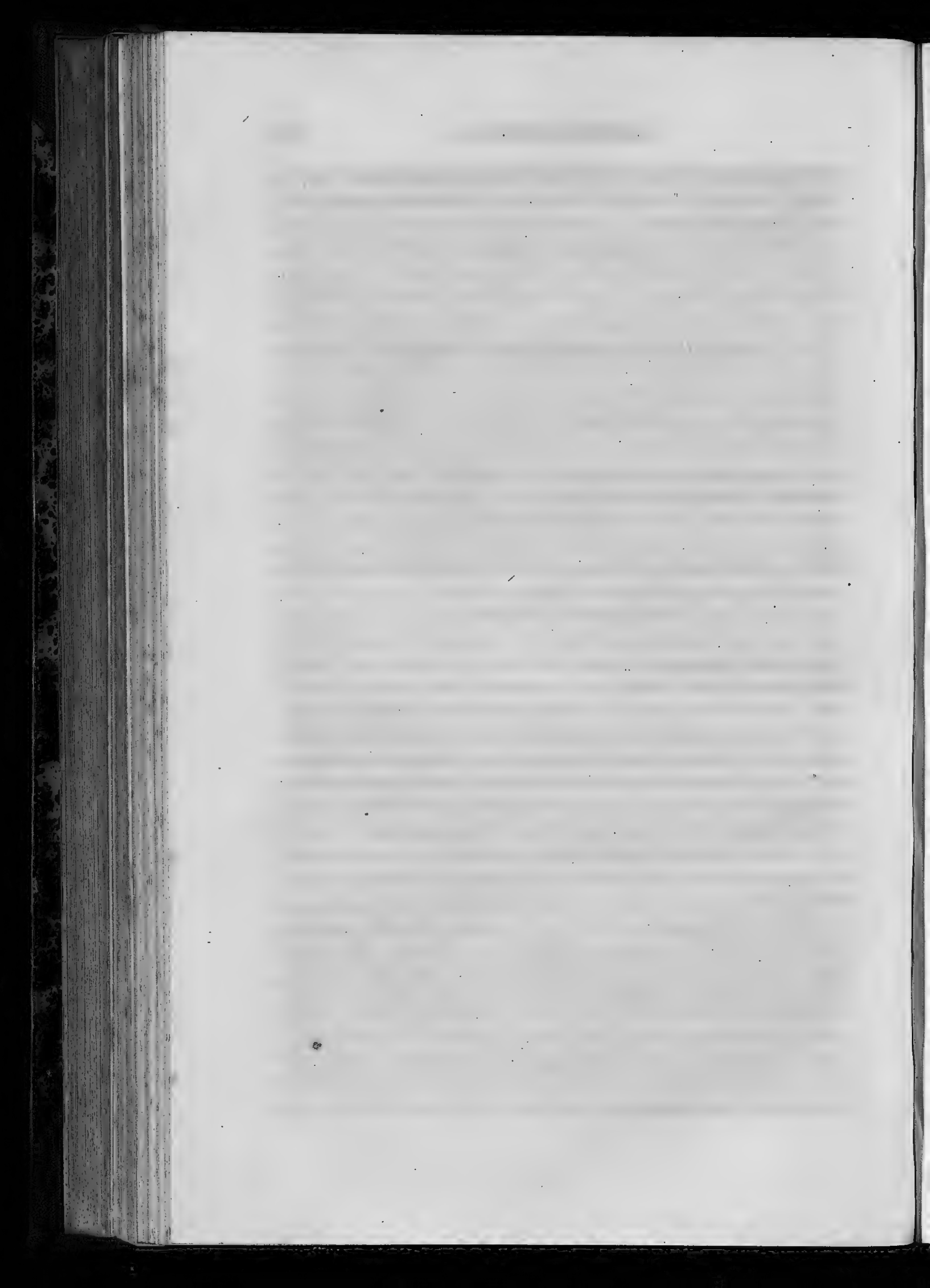
Проба машинъ фрегата Achilles. 5 марта н. с. въ Чатамѣ, фрегатъ *Achilles* пробовалъ на швартовахъ свою машину. При разобщенномъ винтѣ машина дѣлала отъ 70 до 75 оборотовъ въ минуту, какъ нельзя болѣе спокойно и правильно. Фрегатъ ожидаетъ приказаній адмиралтейства для выхода на пробную милю. *Achilles* будетъ вооруженъ 20—100 фунт. гладкостѣнными орудіями. Думаютъ, что кромѣ этого онъ будетъ носить еще одну или двѣ 300 ф. пушки Армстронга.

Исправленіе фрегата Princa Consort, послѣ несчастнаго перехода его въ Дублинъ, вмѣстѣ съ нѣкоторыми измѣненіями въ немъ, стоило, по словамъ Times, 10 000 ф. стер. (около 65 000 р. сер.).

Спускъ новой датской броненосной батареи. 12 февраля н. с. на Клайдѣ съ ферфи гг. Томсонъ и К° спущена новая броненосная батарея для датскаго правительства. Длина ея 280 футъ, водоизмѣщеніе 3500 тон., машина въ 600 л. силъ. Она покрыта по всей длинѣ $4^1/_2$ д. броней, на толстой тиковой подкладкѣ. Англійское правительство потребовало отъ датскаго посланника обязательство не выводить батареи изъ р. Клайдъ до окончанія войны. Недавно датчане приступили къ передѣлкѣ фрегата *Peter Skram* въ броненосное судно. Его покрываютъ $4^1/_2$ д. бронею и ожидаютъ, что онъ сядетъ на $2^1/_2$ ф. болѣе прежняго. Корабль *Данеброгъ*, срѣзанный и также обшитый $4^1/_2$ д. бронею, будетъ готовъ къ осени этого года.

Извѣстія объ американскихъ мониторахъ. 23 февраля н. с. двух-башенный мониторъ *Onondagua*, дѣлалъ свою первую пробу и достигъ, по словамъ Army and Navy Journal, скорости въ $6^1/_2$ узловъ. Машина его и башни работали какъ нельзя лучше. Онъ вооруженъ двумя 15-ти дюймов. и двумя 200 фунтовыми орудіями Паррота. *Onondagua*—единственный изъ всѣхъ американскихъ мониторовъ, покрытъ броней по системѣ г. Хитона. (См. Морск. Сб. февраль, брон. отдѣлъ стр. 117). Кромѣ *Onondagua*, *Dictator*'а и *Puritan*'а, американцы строятъ еще три новыхъ 2-хъ башенныхъ монитора *Kalamazoo*, *Madawaska*

и *Wampanoag*. Длина ихъ между перпендикулярами 332 ф. 6 д., ширина по палубѣ 52 фута, глубина интрюма 23 ф. 6 д., ширина самаго судна 44 фута. *Dictator*, спущенный въ ноябрѣ мѣсяцѣ прошлаго года, черезъ мѣсяцъ, неболѣе, выйдетъ на пробу, а *Puritan* будетъ спущенъ весьма скоро (См. Мор. Сборн. январь, Бронен. отдѣлъ стр. 12). 2 февраля н. с. дѣлалъ свою первую пробу однобашенный мониторъ *Canonicus* (Морск. Сб. январь. Мониторы для рѣкъ и гаваней) и имѣлъ 8 узловъ хода. Кромѣ его, изъ мониторовъ этого класса спущены *Wanhattan* и *Tecumseh*. Послѣдній уже дѣлалъ свою пробу, но результаты неизвѣстны, а *Tippocannoe*, *Mahopac*, *Oneota*, *Catawba* и *Saugus* будутъ спущены весьма скоро. *Atlanta*, взятый у конфедератовъ, исправляется и скоро будетъ посланъ въ эскадру, блокирующую Чарльстонъ. Его вооружаютъ двумя 200 ф. и 2-мя 100 фунтовыми орудіями Паррота. Бывшій броненосецъ *Galena*, обращенный въ корветъ, уже готовъ и скоро выйдетъ на пробу. Отъ него ожидаютъ большой скорости, такъ какъ съ броней онъ имѣлъ около 11 узловъ хода. Длина его 215 ф., ширина 25 ф., углубленіе 11 футъ. Цилиндры 48 д. въ діаметрѣ, ходъ поршня 3 фута. Діаметръ винта 11 футъ, ходъ (pich) 22 фута.



ЗАГРАНИЧНАЯ МОРСКАЯ ХРОНИКА.

Отчетъ секретаря флота Сѣверо-Американскихъ штатовъ (окончаніе) (*).—Военныя дѣйствія на морѣ между Даніею и Пруссіею съ Австріею.—Гибель корвета *Housatonic*

Отчетъ секретаря Сѣверо-Американскихъ штатовъ.

Мятежническіе каперы.

Признаніе главными морскими державами за мятежниками права воюющихъ сообщило мятежу силу и характеръ, которыхъ въ противномъ случаѣ онъ не могъ бы имѣть. Объявленіе нейтралитета въ отношеніи къ воюющимъ со стороны правительствъ, съ которыми мы находились въ дружественныхъ отношеніяхъ, имѣло видъ справедливости и доброжелательства, но на самомъ дѣлѣ было въ высшей степени несправедливо къ намъ. Соединенные штаты имѣли обширную торговлю, проникавшую во всѣ моря, между тѣмъ какъ у мятежниковъ не было ни коммерціи, ни коммерческихъ кораблей. Соединенные штаты имѣли военный флотъ и эскадры почти на всѣхъ океанахъ, у мятежниковъ же не было ни одного вооруженнаго судна ни дома, ни за границей. Совершенно зная эти факты, главныя морскія державы поспѣшили признать мятежниковъ воюющей стороной и объявить, что съ судами той и другой воюющей стороны одинаково будутъ обходиться въ портахъ; что вооруженнымъ судамъ не позволено будетъ ни оставаться въ гаваняхъ болѣе двадцати четырехъ часовъ, ни принимать припасовъ, за исключеніемъ развѣ такихъ, которые окажутся безусловно необходимыми на обратное плаваніе,

(*) См. М. Сб. № 3, загр. хр.

и что до истеченія трехъ мѣсяцевъ онѣ не получатъ вновь припасовъ ни въ одномъ изъ портовъ тѣхъ правительствъ. Между тѣмъ, этотъ провозглашенный нейтралитетъ, не имѣя никакого вліянія на мятежническія суда, которыхъ у нихъ не было, стѣснялъ и удалялъ военныя суда Соодиненныхъ штатовъ изъ портовъ главныхъ морскихъ державъ во всемъ свѣтѣ, подчиняя ихъ означеннымъ условіямъ.

Когда *Sumter*, судно, отнятое у нашихъ купцовъ, успѣло прорваться чрезъ блокаду и отправилось въ море, безъ признанной національности, чтобы захватывать и разружать наши купеческія суда, онъ, не какъ алжирскіе корсары, нашелъ, пріютъ и защиту со стороны великихъ европейскихъ державъ, съ которыми Соединенные штаты были въ дружбѣ; и наконецъ, послѣ преслѣдованія нашими крейсерами до гибралтарской гавани, ему позволено было мѣстными властями оставаться не двадцать четыре часа, но болѣе двѣнадцати мѣсяцевъ; послѣ чего онъ былъ проданъ англійскому купцу и отведенъ въ англійскій портъ; здѣсь онъ перевооружился, оставилъ англійскіе берега съ грузомъ военной контрабанды и, снова прорвавшись чрезъ блокаду, доставилъ мятежникамъ припасы.

Alabama, *Florida*, *Georgia*, вооруженные крейсеры, построены въ Англіи, имѣютъ англійскую артиллерію и экипажи исключительно изъ европейцевъ. Плавая иногда подъ англійскимъ и иногда подъ мятежническимъ флагомъ, эти морскіе разбойники, не имѣя своего порта, въ который могли бы заходить, или въ который могли бы отправить на законное присужденіе, хотя одинъ захваченный призъ, рыскали по морямъ, захватывая и уничтожая купеческіе корабли, принадлежащіе націи, которая находится въ мирѣ съ Великобританіей и Франціей; а между тѣмъ, когда этимъ корсарамъ встрѣчалась надобность въ исправленіяхъ или припасахъ, они не испытывали никакого затрудненія въ пріобрѣтеніи ихъ, собственно потому, что найдено справедливымъ признать мятежниковъ воюющей стороной. Ни одно изъ множества судовъ, захваченныхъ этими разбойниками, не было судебнымъ порядкомъ признано законнымъ призомъ. Произвольное разрушеніе было единственною цѣлью этихъ корсаровъ: они жгли и уничтожали достояніе несчастныхъ и невинныхъ жертвъ.

Эта теорія признанія мятежниковъ воюющими, какъ скоро они подняли оружіе противъ законнаго правительства, и такимъ образомъ предоставленія имъ права на національныя привилегіи, на моряхъ и въ гаваняхъ всего свѣта, хотя они сами не имѣютъ ни

порта, ни флота, вноситъ въ исторію народовъ страницу новой политики. Въ теченіе многихъ лѣтъ было весьма важнымъ предметомъ въ прогрессѣ цивилизаціи и особливо между морскими державами, чтобы спокойствіе и безопасность на моряхъ охранялись и поддерживались чрезъ доставленіе захваченныхъ судовъ въ особые трибуналы, которые, принявъ призъ, присуждаютъ его законность согласно съ существующими постановленіями; но покровительствомъ и поощреніемъ мятежническихъ каперовъ, которые безъ признаннаго національнаго флага или порта въ своемъ распоряженіи, безъ всякихъ средствъ къ представленію своихъ призовъ на присужденіе, совершаютъ разбои и хищничества, возстановляется алжирская и триполійская система, которая долго служила своего рода бѣдствіемъ для циливизованнаго міра, и которая нашимъ же правительствомъ была уничтожена въ ранній періодъ нынѣшняго столѣтія.

Такимъ образомъ, эти морскіе разбойники избѣгали преслѣдованія. Въ Вестъ-Индіи они имѣли возможность убѣгать въ нейтральные порты, или держаться въ разстояніи одной морской мили отъ береговъ, принадлежащихъ нейтральному правительству — привилегія, которой никогда не пользовались корсары Средиземнаго моря. Къ несчастію, большая часть колоніальныхъ властей и не менѣе того значительное число народонаселенія изъ европейскихъ подданныхъ, которые, находясь подъ вліяніемъ нейтралитета, поощрявшаго инсургентовъ, старались подвести подъ одинъ уровень власть народнаго правительства съ властью сихъ послѣднихъ,—выражали сочувствіе къ хищнымъ разбойникамъ и, оказывая имъ помощь и доставляя различныя свѣдѣнія, поставляли переграды и обнаруживали явное нерасположеніе къ законнымъ дѣйствіямъ морскихъ силъ Союзныхъ штатовъ.

Вынужденные обстоятельствами отдѣлить значительное число судовъ отъ заграничныхъ эскадръ, для учрежденія и усиленія блокады, мы, невольнымъ образомъ, дали возможность этимъ крейсерамъ наносить вредъ нашимъ купеческимъ кораблямъ, плавающимъ во всѣхъ моряхъ, часто грабить ихъ и уничтожать. Чуждые благородныхъ цѣлей, лишенные отваги и храбрости, которыя характеризуютъ моряковъ вообще и американскихъ въ особенности, эти морскіе разбойники избѣгали встрѣчи съ равнымъ себѣ антагонистомъ. Ихъ доблести выражаются грабежемъ мирной коммерціи, ихъ жертвами были невооруженныя купеческія суда. Не имѣя своихъ гаваней, гдѣ бы можно было имѣть пристанище, они перебѣгали моря съ одного конца на другой, такъ что трудно было выслѣдить или встрѣтить ихъ; такимъ образомъ, пользуясь при

этомъ и помощью правительствъ, которыя признаютъ ихъ воюющими и равными, они имѣли возможность избѣгать нашихъ крейсеровъ.

Раннія дѣйствія ихъ происходили въ Вестъ-Индіи, гдѣ у насъ была обширная торговля, и гдѣ они имѣли сообщниковъ, между тѣми иностранными авантюристами, которые занимались запрещенной торговлей, и между сочувствующими имъ въ большомъ числѣ колоніальными властями. Для защиты нашихъ интересовъ въ этомъ мѣстѣ и въ особенности для охраненія судовъ съ богатыми грузами, проходившихъ въ Аспинваль и выходившихъ изъ него, отправлена была осенью летучая эскадра подъ командою контръ-адмирала Вилькса (Wilkes). Этотъ офицеръ, своей энергіей и рѣшимостью, уничтожилъ одинъ изъ многихъ трактовъ, учрежденныхъ контрабандистами для доставленія мятежникамъ припасовъ на корабляхъ, которые по объявленіямъ отправлялись будто бы въ Матаморасъ, но на самомъ же дѣлѣ, мѣстомъ доставленія принятыхъ грузовъ опредѣленъ былъ Техасъ. Взявъ многія суда этого рода и растроивъ множество преступныхъ замысловъ, Вильксъ не успѣлъ, однакоже, захватить ни одного мятежническаго капера.

Морское управленіе, предвидя, что *Alabama* и его сообщники найдутъ необходимымъ покинуть сосѣдство Антильскихъ острововъ и предугадывая направленіе, которое они примутъ, отправило *Vanderbilt*, быстрый пароходъ, въ отдѣльное плаваніе, сначала въ Вестъ-Индію, а оттуда предписало взять направленіе къ югу. Приказанія, отданныя командиру *Vanderbilt*'а, отъ 23 января 1863 года, заключались между прочимъ въ слѣдущемъ: «когда вы вполнѣ убѣдитесь, что *Alabama* оставилъ Вестъ-Индскій заливъ и ушелъ въ какое либо другое мѣсто, вы отправитесь вдоль бразильскаго берега къ Фернандо Нароньи и Ріо-Жанейро, дѣлая освѣдомленія въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ признаете необходимымъ. Отъ Ріо-Жанейро, вы возьмете курсъ на мысъ Доброй Надежды, и пр. и пр.»

Вопреки этимъ особеннымъ и точно выраженнымъ приказаніямъ, контръ-адмиралъ Вильксъ, встрѣтившись съ *Varderbilt* перенесъ на это судно свой флагъ и, присоединивъ его къ своей эскадрѣ, задержалъ при себѣ такъ долго, что совершенно разстроилъ всѣ цѣли и предназначенія морскаго управленія. Онъ отпустилъ *Vanberbilt*, не ранѣе 13 іюня, и тогда Балдуинъ приступилъ къ исполненію данныхъ инструкцій, но было уже слишкомъ поздно. Балдуинъ прибылъ въ Фернандо Норонью 4-го, въ Пернамбукъ 6-го и въ Ріо-Жанейро 14 іюля; отсюда онъ отправился, 2 августа, къ острову Св. Елены,

вмѣсто того, чтобы идти прямо на мысъ Доброй Надежды. Несчастная задержка *Vanderbilt'а* совершенно разрушила всѣ планы морскаго управленія относительно взятія *Alabama*, *Florida* и *Georgia*. По предположеніямъ морскаго управленія, они прибыли въ тѣ широты и посѣтили тѣ порты въ маѣ, но *Vanderbilt*, вмѣсто того, чтобы перехватить ихъ, какъ предназначало управленіе, безполезно оставался въ Вестъ-Индіи, пока не прошло это время.

Въ дополненіе къ немногимъ судамъ, находившимся за границей для охраненія нашихъ національныхъ интересовъ, отъ времени до времени посылались другіе крейсеры для преслѣдованія каперовъ, которые всѣ были построены въ иностранныхъ портахъ, откуда они и выходили грабить наши купеческія суда. Не считаю за нужное приводить здѣсь подробности всѣхъ мѣръ, принятыхъ управленіемъ съ этою цѣлью. Но при самомъ большомъ числѣ нашихъ военныхъ судовъ, употребленныхъ для усиленія блокады, и безъ нити, которая бы руководила нашими отдѣльными крейсерами въ обширномъ океанѣ, они лишены были возможности встрѣчаться съ этими полуразбойническими судами, которыя всегда старались избѣгать встрѣчи съ военными антагонистами. Если бы вѣроятности встрѣчи были болѣе возможны, чѣмъ на самомъ дѣлѣ, и если бы нашимъ судамъ во время преслѣдованія каперовъ дозволилось заходить въ порты морскихъ державъ за топливомъ и другими припасами, тогда не представлялось бы надобности ослаблять блокаду для этой цѣли. У насъ нѣтъ избытка въ матросахъ, нѣтъ даже достаточнаго запаса для выполненія самыхъ нужныхъ, безотлагательныхъ требованій, и хотя несвоевременно еще объявлять публично всѣ мѣры и причины, побуждавшія къ принятію тѣхъ мѣръ правительствомъ, но можно, кажется, сказать, что одинъ изъ нашихъ самыхъ большихъ и быстрыхъ пароходовъ, назначенный въ заграничную службу, оставался въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ на мѣстѣ, вслѣдствіе недостатка матросовъ, для его комплектованія. На другихъ судахъ комплектъ былъ тоже неполный.

Матросы.

Усиленное комплектованіе сухопутныхъ войскъ имѣло вредныя послѣдствія на морскую службу. Въ актахъ послѣдняго конгреса не было сдѣлано никакого исключенія для матросовъ и морскихъ солдатъ; эти люди, которые во всѣхъ государствахъ пользуются особеннымъ покровительствомъ правительствъ, и въ которыхъ всегда почти въ большей или меньшей степени ощущается недостатокъ,

были отрываемы отъ родной своей стихіи и ставились въ ряды солдатъ. Въ этомъ отношеніи не только самые люди поставлены были въ затруднительное положеніе, но флотъ и страна понесли значительный ущербъ. Правительство во всѣ времена держалось мудраго правила, поощрять и совершенствовать систему комплектованія флота способными матросами. По особенному акту, мая 1792 г., «всѣ матросы и морскіе солдаты, находившіеся въ морской службѣ у всякаго гражданина или купца Соединенныхъ штатовъ», освобождались отъ службы въ милиціи. Прежними законами предоставлялись льготы рыбакамъ, и не только матросы военныхъ судовъ, но и коммерческихъ, освобождались отъ службы въ милиціи, потому собственно, что они, какъ предполагалось, несли равномѣрную обязанность, и могли во время комплектованія сухопутныхъ силъ находиться въ отсутствіи. По новѣйшимъ постановленіямъ, второстепенные офицеры, механики и другія необходимыя для судна лица, также какъ и матросы, переводились въ войска съ военныхъ судовъ, находившихся на дѣйствительной службѣ. Нѣкоторые изъ нихъ получали на отдаленныхъ станціяхъ приказаніе явиться къ мѣсту новаго назначенія и чрезъ это не только сами испытывали величайшее неудобство, но нерѣдко приводили въ затруднительное положеніе командира и весь экипажъ. Конгресъ, по всей вѣроятности, не имѣлъ намѣренія лишать флотъ людей, находящихся на дѣйствительной службѣ и вѣрно исполняющихъ свои обязанности, и принуждать ихъ, подъ страхомъ законной отвѣтственности, поступать въ армію.

Въ усиленномъ требованіи людей отъ всякаго общества, доставлявшаго большое число матросовъ, необходимо слѣдовало бы уменьшить требованіе людей для арміи. Изъ 35 000 матросовъ въ морской службѣ большая часть принадлежитъ къ приморскимъ городамъ. Городское управленіе Глостера, въ Масачусетѣ, въ отзывѣ своемъ морскому управленію, по этому предмету, говоритъ, что городъ доставилъ арміи свыше 1300 солдатъ и въ добавокъ для флота около 600 матросовъ, между тѣмъ какъ при новомъ призывѣ волонтеровъ, не сдѣлано никакого изъятія для матросовъ, которые попали въ списки волонтеровъ. Какъ община, городъ имѣлъ право на уменьшеніе требуемаго числа солдатъ, числомъ людей, доставленныхъ флоту, что слѣдовало бы допустить и для другихъ мѣстъ въ одинаковомъ положеніи съ Глостеромъ. При такомъ порядкѣ вещей, существующій законъ всегда будетъ клониться во вредъ флоту, ибо каждое общество будетъ поощрять своихъ людей къ поступленію въ армію, потому что для него не дѣлается никакого облегченія, или уменьшенія въ наборѣ за людей, поступающихъ въ морскую службу.

Большія преміи за поступленіе въ армію заставляютъ многихъ матросовъ записываться въ солдаты, хотя услуги ихъ были бы несравненно полезнѣе для государства, на той стихіи, на которой они выросли и къ которой привыкли. Результатомъ этого бываетъ, что многіе матросы въ арміи, поступившіе туда за преміи или по другимъ причинамъ, часто заявляли желаніе быть переведенными на флотъ, но законъ не допускаетъ подобныхъ переводовъ. Такъ какъ чрезвычайно трудно пріобрѣсть обученныхъ и способныхъ матросовъ въ потребномъ числѣ, и такъ какъ искусные и опытные матросы несравненно полезнѣе на флотѣ, чѣмъ въ арміи, то было бы большимъ благодѣяніемъ, если бы законъ допускалъ означенныя перемѣщенія. Для упроченія нашей морской силы, не слѣдуетъ щадить усилій, ибо наше прямое положеніе, какъ націи, должно быть главнѣе всего упрочиваемо и поддерживаемо на океанѣ. При началѣ возстанія, многіе офицеры, оставляя правительство, которому были обязаны и которому дали присягу въ вѣрности, не могли, однакоже, поколебать подданства и преданности экипажей. Эти экипажи остались вѣрными флагу, подъ которымъ они переносили во всѣ моря и всѣ страны честь и могущество республики. Каждое коммерческое государство всегда держалось правила оказывать покровительство, поощрять и сообщать силу своему военному флоту, который защищаетъ его коммерцію. Это правило должно быть и нашимъ неизмѣннымъ правиломъ. При необычайномъ увеличеніи нашего флота и настоятельной надобности въ матросахъ, нація обязана не только позволять мастросамъ, поступившимъ въ армію, переходить на флотъ, но и поощрять такіе переходы, и въ то же время, на сколько это возможно, побуждать къ поступленію въ морскую службу во всякое время, какъ это дѣлается съ поступающими въ сухопутныя войска. Никакая нація, а тѣмъ менѣе Соединенные штаты, никогда не усилитъ своей арміи ослабленіемъ морскихъ своихъ силъ.

Къ несчастію для государства, элементъ разъединенія, который въ теченіе многихъ лѣтъ давалъ направленіе общественнымъ дѣламъ, сообщилъ такую форму мѣрамъ правительства, которая довела нашъ флотъ до крайняго разслабленія. Зная, что это была отрасль общественной службы, которая не могла симпатизировать проэкту разъединенія, и что въ недовольныхъ штатахъ вовсе не было матросовъ, правительствующія лица во всѣхъ своихъ дѣйствіяхъ были въ враждебныхъ отношеніяхъ къ флоту. Но измѣнившійся порядокъ вещей, вѣрность нашихъ матросовъ, великія заслуги, всюду оказываемыя флотомъ въ дѣлѣ союза, и наконецъ, его значеніе и важность для сохраненія мира и безопасности, какъ въ отечествѣ, такъ и за его

предѣлами, требуютъ того, чтобы ему оказываемо было всевозможное поощреніе.

Число матросовъ къ 1 іюля 1863 г., включая и миссиссипійскую эскадру, простиралось до 34 000. Число записавшихся съ 1 января по 1 октября было 19 000, большею частію поляковъ. По причинамъ, изъ коихъ нѣкоторыя уже были упомянуты, затрудненія въ пріобрѣтеніи достаточнаго числа матросовъ были очень велики, такъ что иногда суда оставались безъ дѣйствія, не имѣя возможности отправиться въ море, за недостаткомъ экипажей. Недостатокъ этотъ происходитъ не отъ уменьшенія ежемѣсячнаго числа записывающихся, но отъ увеличенія потребностей службы. Въ теченіе 1862 года, число записывавшихся простиралось до 1529 въ мѣсяцъ, въ 1863 году оно составляло болѣе 2000 въ мѣсяцъ. Къ сожалѣнію, мѣра, принять которую признано было необходимымъ и которая состояла въ увеличенныхъ солдатамъ преміяхъ, во вмѣненіи матросамъ въ обязанность поступать въ сухопутныя войска, безъ позволенія имъ переходить на флотъ, если этого пожелаютъ, и наконецъ, въ неосвобожденіи отъ общихъ правилъ набора, тѣхъ обществъ, которыя постоянно доставляли людей на военные корабли, имѣла весьма невыгодное вліяніе на комплектованіе флота. Огромныя преміи, предлагаемыя правительствомъ, а часто также мѣстными гражданскими властями, какъ приманки къ поступленію въ береговыя войска, дѣйствительно привлекали въ тѣ войска множество опытныхъ моряковъ, которые, въ противномъ случаѣ, поступили бы на флотъ. Приморскіе города, гдѣ населенія въ обширной степени имѣютъ наклонности къ морю, принуждены были доставлять въ армію свои части, значительно уменьшая этимъ число, изъ котораго должна бы состоять морская запись.

Сентябрская прокламація должна была, вслѣдствіе этихъ причинъ и дѣйствія нашихъ законовъ, еще болѣе ограничить число людей, прямое поприще которыхъ—океанъ, и которыхъ правительство должно бы поощрять къ поступленію во флотъ, вмѣсто того, чтобы денежными преміями и насильственными мѣрами отвлекать отъ него. Кромѣ упадка правительственнаго вліянія, мы должны еще платить высокія цѣны и испытывать затрудненія въ борьбѣ съ коммерческой предпріимчивостью. Въ то время, какъ каждый здоровый человѣкъ извѣстнаго возраста можетъ быть хорошимъ солдатомъ и немедленно вступить въ ряды дѣйствующихъ войскъ, число людей, которыхъ можно бы принять матросами, сравнительно мало. Наши моряки оказали уже союзу значительныя услуги въ этой борьбѣ. Мятежники имѣли нѣсколько опытныхъ и способныхъ морскихъ офи-

церовъ, но не матросовъ. Вообще, чрезъ дѣйствіе существующихъ законовъ, отрасль службы, которая въ эту и во всякую войну должна сообщать характеръ и національность странѣ, была, есть и будетъ подвержена затрудненіямъ и лишена части не отъемлемо ей принадлежащихъ и существенныхъ силъ. Предметъ такой важности во всѣхъ отношеніяхъ представленъ на обсужденіе и рѣшеніе конгресса.

Морская академія.

Морская академія, находившаяся до начала возстанія въ Аннаполисѣ, переведена въ Ньюпортъ, гдѣ остается и понынѣ, такъ какъ конгресъ не принялъ еще мѣръ къ опредѣленію ей постояннаго мѣста. Къ 12 ноября въ ней находилось 463 мичмана, изъ нихъ 208, высшаго академическаго класса, живутъ на берегу въ наемныхъ домахъ, а остальные помѣщаются на учебныхъ корабляхъ *Santee* и *Constitution*. Близъ учебныхъ кораблей ошвартовленъ корабль *Macedonia*, на которомъ производится артиллерійское и другія ученья.

Вслѣдствіе недостатка въ числѣ офицеровъ въ періодъ увеличенія флота, оказалось необходимымъ опредѣлить полный комплектъ мичмановъ, и затѣмъ годъ тому назадъ дано было позволеніе пополнять убыль, производимую мятежемъ. Подобная мѣра была принята и въ настоящемъ году, чтобы правительство не испытывало недостатка въ воспитанныхъ морскихъ офицерахъ.

Въ одно время потребность въ образованныхъ офицерахъ была такъ велика, что оставившимъ академію и службу сдѣлано было предложеніе поступать на службу волонтерами; но примѣръ и вліяніе оказались неблагопріятными, и потому мѣра эта была оставлена. Въ текущемъ году подобныхъ назначеній не дѣлалось.

Съ 18 мая по 1 іюня совѣтъ визитаторовъ присутствовалъ въ Ньюпортѣ на экзаменахъ мичмановъ различныхъ классовъ и осматривалъ состояніе заведенія. При томъ значеніи, которое имѣетъ академія въ отношеніи общественной службы, и при участіи, весьма естественно принимаемомъ въ ея управленіи, признано было необходимымъ къ совѣту визитаторовъ присоединить нѣсколько членовъ изъ гражданскихъ лицъ, живущихъ въ различныхъ частяхъ государства. Въ подробномъ и тщательно составленномъ отчетѣ, члены совѣта единодушно выразили полное удовольствіе относительно помѣщенія воспитанниковъ какъ на суднѣ, такъ и на берегу, относительно продовольствія, гигіеническихъ постановленій въ заведеніи, дисциплины и управленія, а также упражненія мичмановъ на суднѣ и на берегу. Совѣтъ убѣжденъ, что свѣдѣнія изъ

полевой службы, получаемыя въ этомъ заведеніи, даютъ возможность молодымъ офицерамъ обучать матросовъ и командовать ими при оказаніи содѣйствія сухопутнымъ войскамъ; практическое же спеціальное морское образованіе, сообщаемое воспитанникамъ, заслуживаетъ высшей похвалы; причемъ совѣтъ остался какъ нельзя болѣе доволенъ вѣжливымъ обращеніемъ и вообще благородствомъ манеръ воспитанниковъ. По мнѣнію совѣта, академія, по своей организаціи, можетъ стоять на ряду съ лучшими морскими школами въ мірѣ. Къ числу рекомендуемыхъ совѣтомъ улучшеній въ заведеніи слѣдуетъ отнести предложеніе его ввести теоретическое и практическое изученіе паровыхъ машинъ.

Артиллерія.

Настоящее состояніе нашей морской артиллеріи въ подробности изложено въ отчетѣ начальника артиллерійскаго управленія, заслуживающемъ полнаго вниманія. Отчетъ этотъ показываетъ удовлетворительный успѣхъ, сдѣланный симъ управленіемъ со времени начала возмущенія, и доставляетъ доказательство, что относительно отличныхъ качествъ нашихъ орудій, мы не уступимъ никакой другой державѣ. Съ помощію частной предпріимчивости, потребности государства, не смотря на всю обширность ихъ, были удовлетворены, и старинныя орудія, къ которымъ принуждены были съ самаго начала прибѣгнуть наши военныя суда, замѣнены въ настоящее время артиллеріей, вполнѣ соотвѣтствующей цѣлямъ морской службы.

Призы.

Число захваченныхъ судовъ до 1 ноября простиралось до 1045; оно состояло изъ 547 шкунъ, 179 пароходовъ, 131 шлюпа, 30 бриговъ, 26 барковъ, 15 кораблей (ships) и 117 яхтъ и разныхъ мелкихъ судовъ. Сюда не входитъ весьма значительное число судовъ, уничтоженныхъ на Миссиссипи и другихъ рѣкахъ и у береговъ.

Къ концу войны 1812 года, нашъ флотъ состоялъ изъ 301 судна, включая въ это число вооруженныя канонирскія лодки и тендеры; въ то время было захвачено ими вооруженныхъ и невооруженныхъ 291 судно. Въ теченіе той войны Соединенные штаты имѣли 417 каперовъ, которые захватили 1428 судовъ, такъ что все число захваченныхъ судовъ простиралось до 1719.

Цѣнность призовъ, отправленныхъ въ учрежденныя на сей конецъ коммисіи для присужденія со времени установленія блокады, составляла болѣе 13 милліоновъ долларовъ. Цѣнность призовъ уже при-

сужденныхъ, простирается до 6 538 683 дол., изъ коихъ употреблено на издержки по содержанію коммисій и пр. 607 407 д. и за тѣмъ остается къ раздачѣ 5 897 970 дол.

Флотскіе механики и казначеи.

Значительное увеличеніе нашихъ морскихъ силъ и организація отдѣльныхъ эскадръ вызвали необходимость опредѣлить извѣстное число офицеровъ на должности, неполучившія законнаго утвержденія. По акту 1828 года, постановлено назначать на флотъ лекарей. Въ то время во флотѣ не было ни одного пароваго судна, между тѣмъ какъ нынѣ, мы почти не имѣемъ другихъ судовъ, кромѣ паровыхъ. При такой перемѣнѣ, механики для флота также необходимы, какъ и врачи; равнымъ образомъ необходимы также и казначеи для каждой отдѣльной эскадры, которые будутъ соблюдать экономію и правильно вести отчеты финансовъ и имущества эскадръ. Такъ какъ назначеніе офицеровъ на означенныя должности не требуетъ увеличенія жалованья, то остается только утвердить ихъ въ должностяхъ законнымъ порядкомъ. Кромѣ того, необходимость оказывается въ учрежденіи должности помощника казначея, но морское управленіе предполагаетъ, вмѣсто учрежденія новой должности, увеличить число казначеевъ, что̀ и будетъ принято въ соображеніе при общемъ преобразованіи, имѣющемъ быть по окончаніи военныхъ дѣйствій.

Морскіе солдаты.

Вслѣдствіе большихъ премій, выдаваемыхъ поступающимъ въ сухопутныя войска, на флотѣ испытывалось затрудненіе въ содержаніе полнаго комплекта морскихъ солдатъ. Многіе изъ этихъ солдатъ, по выслугѣ срока, хотя и предпочитали оставаться въ прежнихъ командахъ, но принимали преміи и поступали въ армію. Морское управленіе не находило особенной надобности прибѣгать къ системѣ премій для привлеченія людей въ морскую службу, но обстоятельства могутъ сдѣлать эту мѣру необходимою.

Начальникъ морскихъ солдатъ предлагаетъ увеличить комплектъ (3000 ч.) солдатъ до 3500 человѣкъ. Увеличеніе это, конечно, не составляетъ правильной соразмѣрности съ увеличеніемъ флота, но, надо принять во вниманіе, что большая часть судовъ, находящихся на дѣйствительной службѣ, принадлежатъ къ такому роду, который не требуетъ морскихъ солдатъ. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ батальонъ морскихъ солдатъ откамандировывался для береговой службы; но

при недостаткѣ вооруженія, и по другимъ причинамъ, употребленіе ихъ въ службу, къ которой они не пріучены и къ которой не принадлежатъ, представляетъ вопросъ сомнительной важности. Было бы гораздо лучше во всѣхъ отношеніяхъ присоединить эту команду къ флоту или къ арміи, и подчинить ее контролю той или другой отрасли службы, чѣмъ занимать неопредѣлительное положеніе въ отношеніи къ обѣимъ. Дисциплина въ отрядѣ превосходна; между офицерами находятся люди, которые сдѣлали бы честь всякаго рода службѣ.

Опись береговъ.

Помощь, которую оказали нашимъ эскадрамъ офицеры, занимающіеся описью береговъ, заслуживаетъ всякаго одобренія. Они доставляли блокирующимъ эскадрамъ неоцѣненныя свѣдѣнія. Они помогали службѣ не только при морскихъ берегахъ, но и на большихъ внутреннихъ рѣкахъ. Контръ-адмиралъ Портеръ выражаетъ величайшую признательность небольшой описной партіи, сопрождавшей эскадру по рѣкѣ Миссиссипи; какъ онъ, такъ и офицеры сухопутныхъ войскъ руководствовались въ своихъ операціяхъ, картами и съемками, составленными этой партіей. Они постоянно занимались опредѣленіемъ характера страны, собраніемъ топографическихъ и гидрографическихъ свѣдѣній, пополненіемъ картъ и исправленіемъ тѣхъ, которыя оказывались невѣрными. Безъ этихъ картъ эскадра нерѣдко была бы поставляема въ затруднительное положеніе. Война не можетъ быть ведена безъ хорошихъ картъ, и тотъ генералъ или адмиралъ будетъ въ выигрышѣ, у котораго будутъ находиться лучшія карты.

Огни и сигналы на морѣ.

Въ видахъ предотвращенія столкновеній на морѣ, сдѣланы нѣкоторыя измѣненія и улучшенія въ огняхъ и сигналахъ, назначенныхъ къ употребленію, а также въ правилахъ и постановленіяхъ, которыя должны быть наблюдаемы мореходными судами при приближеніи одного къ другому. До настоящаго времени въ этомъ отношеніи не было однообразія, и слѣдствіемъ того были несчастія. Для постановленія и соблюденія общаго закона по этой части между морскими націями, правительства Великобританіи и Франціи приготовили сводъ правилъ и постановленій, которыя и были предложены различнымъ морскимъ государствамъ, и на которыя наше правительство приглашено было обратить вниманіе въ нынѣшнемъ го-

да. Такъ какъ эти правила весьма близки къ правиламъ, принятымъ въ нашей морской службѣ, то для принятія ихъ къ руководству даны были нашимъ морскимъ офицерамъ инструкціи. Но эти инструкціи даны отъ морскаго управленія и не распространяются на суда коммерческаго флота. Для введенія ихъ въ дѣйствіе и сообщенія имъ международнаго морскаго узаконенія, необходима законодательная мѣра. Желательно также, чтобы съ этими правилами соображались всѣ суда, плавающія на нашихъ рѣкахъ и внутреннихъ водахъ.

Оборона портсмутской верфи.

Открытое положеніе верфи и общественнаго достоянія въ Портсмутѣ, и отсутствіе гарнизона для обороны этого мѣста, вызывали необходимость къ принятію мѣръ для его защиты. Вслѣдствіе этого на старыхъ брустверахъ острова *Seavey* поставлено одинадцать восьмидюймовыхъ орудій, передъ фронтомъ верфи, и пять орудій такого же калибра на самой верфи; для дѣйствія этими орудіями составленъ гарнизонъ изъ 100 человѣкъ, подъ командою морскихъ офицеровъ.

Бригъ Bainbridge.

Слѣдуя принятому правилу, я считаю долгомъ сообщить конгресу и странѣ о потерѣ брига *Bainbridge*. Бригъ этотъ 14 августа вышелъ подъ парусами изъ Нью-Іорка, а 21 августа, какъ показываетъ спасенный на морѣ матросъ, по видимому одинъ оставшійся въ живыхъ изъ всего экипажа, былъ опрокинутъ, во время бури, у мыса Гаттераса. Дальнѣйшихъ свѣдѣній о бригѣ и о тѣхъ, кто на немъ находился, не получено; судя по протекшему времени, нѣтъ никакого сомнѣнія, что онъ погибъ со всѣмъ экипажемъ, за исключеніемъ помянутаго матроса. Конгресу предстоитъ опредѣлить день, съ котораго слѣдуетъ считать бригъ погибшимъ, съ тѣмъ, чтобы объявить о лицахъ, которыя на немъ находились и принять надлежащія мѣры къ обезпеченію семействъ погибшихъ.

Контракты.

Система заключать ежегодно контракты, при существующихъ узаконеніяхъ, чрезъ вызовы и отдачи подрядовъ объявившему ему самую низшую цѣну, сопровождается множествомъ затрудненій и часто ущербомъ для правительства. По большей части, честные и добросовѣстные подрядчики устраняются отъ конкуренціи, различными про-

исками недобросовѣстныхъ, которые стараются уклониться отъ закона и принять на себя контракты. Правительство заботится о пріобрѣтеніи хорошихъ предметовъ за надлежащія цѣны, и закономъ постановлены правила для достиженія этого результата; но стачки, неслыханныя пониженія или наддачи цѣнъ, предложенія со стороны безотвѣтственныхъ лицъ и различныя другія продѣлки уничтожаютъ цѣль закона, и извращаютъ мѣры, принаимаемыя конгресомъ для охраненія правъ честныхъ торговцевъ и общественныхъ интересовъ, нанося вредъ тѣмъ и другимъ.

Когда дѣлаются вызовы на поставку для правительства по цѣнамъ ниже существующихъ на рынкѣ, то во многихъ случаяхъ, поставка эта сопровождается обманомъ. Законъ, однакоже не допускаетъ никакихъ другихъ мѣръ, кромѣ предложенія низкихъ цѣнъ, не обращая вниманія на лицо, дѣлающее это предложеніе, ни на хитрости, которыя оно употребляетъ. Если бы заготовки разныхъ предметовъ поручались самимъ управленіямъ, правительство, я увѣренъ, имѣло бы лучшіе предметы, съ соблюденіемъ большей экономіи.

Выдача жалованья впередъ.

Увеличеніе цѣнъ на всѣ роды ремеслъ и даже на жизненныя потребности, ставитъ въ весьма затруднительное положеніе многихъ состоящихъ въ коронной службѣ. Во многихъ случаяхъ, тамъ, гдѣ существуютъ опредѣленныя закономъ суммы, обстоятельства времени до такой степени измѣнили цѣны, что получаемое вознагражденіе едва достаточно для существованія нанимающихся. Предметъ этотъ заслуживаетъ особеннаго вниманія конгреса, и было бы полезно увеличить жалованье на 25% и продолжать такое увеличеніе до истеченія одного года послѣ войны. На верфяхъ, въ общественныхъ и частныхъ учрежденіяхъ такое увеличеніе уже сдѣлано для машинистовъ и другихъ мастеровыхъ.

Расходы и смѣты.

На финансовый годъ, оканчивающійся 30 іюня 1863 года, было назначено 71 587 052 дол. 9 цен.; издержано въ теченіе этого времени 63 211 105 д. 27 ц.; затѣмъ въ остаткѣ 8 375 946 д. 82 ц. Этотъ остатокъ, однакоже, будетъ употребленъ на вооруженіе судовъ, строящихся по контрактамъ, и на уплату другихъ обязательствъ, заключенныхъ до конца финансоваго года.

Статьи расходовъ, кромѣ обыкновенныхъ издержекъ на морскія

учрежденія, заключались въ цѣлыхъ постройкахъ или частію, и въ починкахъ 71 броненоснаго суда на атлантическихъ и западныхъ водахъ, въ покупкахъ, починкахъ и измѣненіяхъ 360 судовъ, въ смѣтныхъ расходахъ по содержанію флота и расходахъ на поиски мятежническихъ каперовъ у береговъ.

Статьи бюджета на финансовый годъ, оканчивающійся 30 іюня 1865 г., слѣдующія:

На жалованье	19 423 241	дол.
Устройство и починку паровыхъ машинъ . .	39 362 000	—
Постройку и починку судовъ	32 575 000	—
» броненосныхъ морскихъ пароходовъ	19 600 000	—
Артиллерію и артиллерійскіе припасы . .	8 603 946	—
Топливо, такелажъ и пр.	7 540 000	—
Провіантъ и одежду	6 915 605	—
Непредвидимые и смѣшанные расходы . .	3 869 850	—
Верфи и проч	2 558 448	—
Отрядъ морскихъ солдатъ	1 445 321	—
Врачебныя надобности и госпитали . . .	358 500	—
Навигаціонныя таблицы, морскіе инструменты и морскую академію	366 873	—
Итого	142 618 785	д.

Смѣты огромныя, но онѣ составлены по военному положенію; чрезвычайная дороговизна матеріала и труда дѣлаютъ такое увеличеніе смѣтъ необходимыми. Допуская предположеніе, что война еще продлится, наши морскія силы непремѣнно должны быть увеличены; а трудность службы, которую несутъ всѣ наши эскадры, требуетъ частыхъ починокъ и исправленій въ военныхъ судахъ, и слѣдовательно, значительныхъ расходовъ.

Значительная часть этихъ расходовъ будетъ составлять проценты съ затраченнаго капитала, и съ подавленіемъ мятежа суда и ихъ имущество останутся на рукахъ. Способныя военныя суда составятъ вооруженную морскую силу для защиты національныхъ нашихъ правъ, а такія суда, которыя не могутъ быть употреблены для океанской службы, продадутся въ коммерческій флотъ, откуда многія изъ нихъ были взяты.

Заключеніе.

Въ заключеніе сего отчета, вмѣняю себѣ въ истинное удовольствіе заявить о помощи, которую я получилъ при отправленіи моихъ обя-

занностей, отъ джентльменовъ, занимавшихъ различныя должности въ морскомъ управленіи. Еще при прежнихъ случаяхъ я выражалъ высокую похвалу заслугамъ помощника секретаря и начальниковъ различныхъ частей управленія; дальнѣйшій опытъ только подтверждаетъ это благопріятное мнѣніе. Рекомендую также усердіе и удовлетворительность, съ которыми ведена была значительно увеличившаяся письменная часть. На мою долю выпало вести дѣла этого управленія въ періодъ испытаній и жертвъ, въ теченіе котораго наша страна, съ помощію усилій, вызывающихъ удивленіе всего свѣта, не только создала морскую силу, но и успѣшно употребляла эту силу въ дѣло въ самыхъ трудныхъ морскихъ предпріятіяхъ. При такихъ обстоятельствахъ, посвящая всю мою энергію обязанностямъ моего поста, и исполняя всѣ его важныя требованія по мѣрѣ своихъ способностей, я постоянно былъ одушевляемъ полнымъ убѣжденіемъ, что флотъ Соединенныхъ штатовъ стяжалъ обширную и новую историческую славу; что онъ увеличился и увеличивается соразмѣрно съ потребностями страны и времени; что онъ исполнялъ и исполняетъ геройскую службу въ столь великомъ и священномъ дѣлѣ, и что его сила поддерживается сословіемъ офицеровъ и людей, заслуживающихъ полнѣйшей признательности своего государства.

Секретарь флота Gideon Welles.

Извѣстія о военныхъ дѣйствіяхъ на морѣ, между Даніею и Пруссіею.

Читатели Мор. Сборн. уже знаютъ изъ иностранныхъ газетъ о военныхъ дѣйствіяхъ, открывшихся между Даніей съ одной стороны и Пруссіей съ Австріей съ другой. Оставляя въ сторонѣ военныя дѣйствія враждующихъ сторонъ на сухомъ пути, мы будемъ слѣдить только за ихъ дѣйствіями на морѣ. Одно изъ первыхъ было дѣло между эскадрами датчанъ и прусаковъ у Рюгена. Мы считаемъ долгомъ прослѣдить за этимъ дѣломъ по всѣмъ депешамъ и корреспонденціямъ, дошедшимъ до насъ.

Первое извѣстіе было довольно кратко, изъ города Бергена на Рюгенѣ, 5 (17) марта, почти въ моментъ самаго дѣйствія; оно заключалось въ слѣдующемъ: «сегодня пополудни съ $2^1/_4$ и до 4 часовъ съ Ругарда ясно можно было наблюдать морскую битву. Датская флотилія состояла изъ 5 большихъ пароходовъ, изъ которыхъ только 2 введены были въ дѣло; а прусская—изъ 2 военныхъ кораблей и многихъ канонирскихъ лодокъ, которыя всѣ вмѣстѣ поддерживали сильный огонь. Одинъ прусскій корветъ прошелъ мимо

мѣста битвы. Около 4 часовъ вечера всѣ скрылись за Границемъ изъ глазъ наблюдавшихъ».

На другой день, изъ Стральзунда получена слѣдующая депеша: «послѣ того какъ датчане увеличили свои силы до 6 или 7 кораблей, пруссаки прекратили битву. Канонирскія лодки отошли къ острову Рюгену, а корветы *Arkona* и *Nymphe*, упорно преслѣдуемые, благополучно достигли Свинемюнде. На *Nymphe* убито 2, на *Arkona*—3 человѣка; ранено 9 человѣкъ, въ томъ числѣ лейтенантъ Бергеръ тяжело. На флотѣ господствуетъ сильный энтузіазмъ. Сегодня утромъ датская флотилія ушла къ острову Мэну». Къ этому стральзундская газета присовокупляетъ, что во время боя 43 прусскихъ орудія имѣли дѣло противу 179 датскихъ.

Наконецъ, въ Neue Preus. Zeit. появилось слѣдующее офиціальное донесеніе объ дѣлѣ 17 марта. Капитанъ Яхманнъ, командиръ прусскаго винтоваго корвета *Arkona* доноситъ изъ Свинемюнде въ 10 часовъ вечера 17 числа: «корветы *Arkona* и *Nymphe* прошли сегодня изъ Свинемюнде въ Аркону, не встрѣтивъ на пути датскихъ крейсеровъ. Въ ½1 часа я увидѣлъ 7 датскихъ военныхъ судовъ къ NO отъ *Арконы*, а капитанъ Кунъ, вышедшій на паровомъ авизо *Loreley* изъ Тиссова, по соединеніи со мною донесъ, что видимыя датскія суда были фрегаты. Я приказалъ канонирскимъ лодкамъ приблизиться къ берегу о. Рюгена, а самъ съ паровыми корветами *Arkona* и *Nymphe* и авизо *Loreley*, въ боевомъ порядкѣ, атаковалъ непріятеля, который состоялъ изъ 1 корабля, 2 фрегатовъ, 2 корветовъ и 1 броненосной шкуны,—всѣ эти суда были винтовыя. Въ 2 часа наша эскадра открыла огонь; немедленно датчане отвѣчали намъ; послѣ того сраженіе продолжалось до 5 часовъ; непріятель преслѣдовалъ корветы *Arkona* и *Nymphe* до Свинемюнде. Потеря на этихъ двухъ судахъ заключается въ 5 убитыхъ и 8 раненыхъ, въ числѣ послѣднихъ старшій офицеръ корвета, лейтенантъ Бергеръ (*), раненый вначалѣ дѣла возлѣ меня. За особенную честь считаю возможность донести вашему величеству, что офицеры и команда во все время боя выказали храбрость и хладнокровіе. О *Loreley* я еще не имѣю донесеній; авизо этотъ возвратился въ Тиссовъ. Канонирскія лодки 1 дивизіона участвовали въ дѣлѣ только издали и вѣроятно не претерпѣли никакихъ потерь. Датская эскадра превосходила во всѣхъ отношеніяхъ нашу, но потери ея полагаю не меньше нашихъ» (⁂).

Спустя нѣсколько дней, въ появившемся офиціальномъ бюллетенѣ датскаго морскаго министра, описано слѣдующимъ образомъ

(*) По послѣднимъ извѣстіямъ Бергеръ умеръ вслѣдствіе потери руки.

(⁂) Капитанъ Яхманнъ, за дѣло 17 марта, произведенъ въ контръ-адмиралы.

это дѣло:» 17 числа наша блокадная эскадра у Грейсфвальда замѣтила два прусскіе винтовые корвета и одинъ пароходъ, шедшіе къ S. Фрегатъ *Själland* вмѣстѣ съ другими судами пошелъ немедленно на прусскіе корабли. Битва начата фрегатомъ *Själland*'омъ, котораго поддерживалъ линѣйный корабль *Skjold*. Послѣ двухчасоваго сраженія прусаки бѣжали въ Свинемюнде. Кромѣ вышесказанныхъ судовъ, въ дѣлѣ принимали участіе еще 6 прусскихъ канонирскихъ лодокъ. Потеря наша состоитъ изъ 3 убитыхъ и 19 раненыхъ. Датскіе суда не подверглись никакому поврежденію».

Здѣсь кстати указать на одно частное донесеніе, капитана англійскаго коммерческаго судна *Renown*, Андерсона, донесеніе, помѣщенное въ **Ostsee Zeit.**, и изъ котораго извлекаемъ слѣдующее: «18 марта датскій флотъ задержалъ меня южнѣе Арконы, между Мэномъ и Рюгеномъ въ Тромперъ-баѣ, и я принужденъ былъ ѣхать на адмиральскій фрегатъ *Själland*; тамъ мнѣ дали пропускной билетъ за подписью адмирала К. ф. Докума, а вмѣстѣ съ тѣмъ нѣсколько запечатанныхъ писемъ на имя консуловъ нейтральныхъ державъ въ Свинемюнде, Вольгастѣ, Грейфсвальдѣ, и др., содержаніе которыхъ мнѣ неизвѣстно; это былъ печатный циркуляръ, подписанный адмираломъ и запечатанный при мнѣ. Корабль *Själland* имѣлъ значительныя поврежденія и однимъ ядромъ разрушило совершенно адмиральскую каюту; убитыхъ на кораблѣ было 20 (?), а о числѣ раненыхъ мнѣ не удалось узнать ничего».

Между тѣмъ, въ **Hamb. Nachr.** помѣщена слѣдующая депеша изъ Копенгагена, отъ 19-го вечеромъ: «по офиціальнымъ донесеніямъ въ морскомъ сраженіи въ виду береговъ Помераніи, датскіе корабли не имѣли поврежденій, на винтовомъ кораблѣ *Skjold* нѣтъ убитыхъ, на фрегатѣ *Själland* 3; число раненыхъ на обоихъ судахъ 19».

Изъ всего этого видно, какъ трудно рѣшить, которыя изъ приведенныхъ извѣстій заслуживаютъ болѣе вѣроятія, тѣмъ болѣе, что самыя офиціальныя депеши противурѣчатъ одна другой. Во всякомъ случаѣ, мы должны судить по совершившемуся факту: датская эскадра удержала за собою мѣсто сраженія и заставила прусскую скрыться въ свой портъ Свинемюнде. Къ тому же, и газета **France** увѣряетъ, только неизвѣстно на какомъ основаніи, что прусскіе корабли, скрывшіеся отъ датскаго флота въ Свинемюнде, пострадали гораздо болѣе, чѣмъ утверждаютъ нѣмецкія газеты; а парижскій корреспондентъ **Indép. Belge** пишетъ, по поводу дѣла 17 марта: «телеграфъ передаетъ намъ иногда весьма курьезныя новости. Такъ онъ сообщаетъ намъ теперь, что послѣ морской битвы прусскія

суда принуждены были скрыться отъ преслѣдованія датчанъ у острова Рюгена» Вслѣдъ за тѣмъ въ телеграммѣ говорится, что на прусскомъ флотѣ господствуетъ величайшій энтузіазмъ. Что было бы, еслибъ вмѣсто того, чтобъ спасаться отъ датчанъ, прусаки преслѣдовали ихъ сами?

— Изъ Данцига сообщаютъ отъ $\frac{3}{15}$ марта, что туда доставлено четыре орудія 24 фунтоваго калибра, предложенныя прусскимъ правительствомъ негоціянтамъ этого города, для вооруженія одного парохода.

— **Neue Preus. Zeit.** извѣщаетъ отъ 17 марта, что три военные прусскіе корабля, которые при открытіи непріязненныхъ дѣйствій съ Даніею стояли въ брестской гавани на якорѣ, должны поступить подъ начальство австрійскаго адмирала и дѣйствовать сообща съ его эскадрою. Такимъ образомъ, прусскій и австрійскій флаги соединятся на морѣ. Однако, означенная прусская эскадра, состоящая изъ пароходовъ *Adler*, *Blitz* и *Basilisk*, оставила шербургскій рейдъ и 15 марта прибыла въ Ньюведипъ въ Голландіи, чтобъ запастись каменнымъ углемъ, а оттуда пойдетъ въ Бремерхафенъ.

— По извѣстіямъ изъ Гамбурга, отъ 18 марта, подъ Экернфьерде появилась датская эскадра съ десантными войсками; вслѣдствіе этого прусаки, занимающіе Киль, отправились немедленно къ Экернфьерде.

— **Börsenhalle** сообщаетъ, что гамбургскій корабль *Fhekla Schmidt*, капитанъ Геннигъ, ушедшій изъ Гамбурга въ Кардифъ съ балластомъ, въ ночь съ 17 на 18 марта былъ захваченъ датскимъ военнымъ кораблемъ *Dagmar*'омъ и отведенъ въ Копенгагенъ.

— Корреспондентъ **Times**'а при датской квартирѣ, пишетъ изъ Зондербурга, между прочимъ, отъ 18 марта, что мониторъ *Rolf-Krake* получилъ приказаніе не подвергать себя непріятельскому огню, а ограничить свое дѣйствіе воспрепятствованіемъ прусакамъ пройтди чрезъ проливъ (*).

— Въ «**Times**» пишутъ, отъ 29-го марта, изъ Броагера, главной квартиры союзной арміи:

«Причина послѣдняго дѣла, о которомъ я на-скоро извѣстилъ васъ въ моемъ вчерашнемъ письмѣ, была та, что прусаки, придвигая къ датскимъ укрѣпленіямъ свои осадныя работы, естественно должны были столкнуться съ передовыми постами осажденныхъ. Датчане, вѣроятно принявшіе это за внезапное нападеніе, открыли огонь по всей линіи. *Rolf-Krake* зашелъ съ фланга и открылъ огонь, длившійся минутъ 20, такъ что прусаки, старавшіеся вести съ этой стороны параллельную линію, не могли успѣть въ этомъ. Вотъ сущ-

(*) О дѣлѣ *Rolf-Krake* при Эгерзундѣ см. въ отдѣлѣ бронен. судостр. *Ред.*

ность дѣла. *Неожиданное* появленіе *Rolf-Krake* произвело сильное дѣйствіе. *Его привыкли считать бездѣйствующимъ*, какъ вдругъ онъ является и начинаетъ, въ 600 шагахъ, обстрѣливать картечью прусскую пѣхоту, неимѣвшую съ этой стороны никакого прикрытія.

«Говорятъ, что на гаммельсмаркскихъ батареяхъ не было людей, когда *Rolf-Krake* входилъ въ Веннингбундъ, и потому онъ прошелъ безпрепятственно, но что на обратномъ пути въ него стрѣляли и повредили его. Послѣднее едва ли вѣроятно, потому что орудія мѣстныхъ батарей приспособлены къ тому, чтобы стрѣлять вверхъ и на дальнее разстояніе. Сраженіе длилось болѣе трехъ часовъ, и прусаки недовольны его результатомъ. *Особенно досадило имъ внезапное появленіе монитора»*.

— Тотъ же корреспондентъ пишетъ 1-го апрѣля: «Я отправился третьяго дня на Аундьергъ, гдѣ стоитъ нѣсколько резервныхъ полковъ. Оттуда я пошелъ осматривать прусскія траншеи, начавъ съ первой параллели, безпрепятственно проведенной въ ночь съ 29-го на 30-е марта. Работы очень подвинулись въ послѣднее время, но дѣла остается еще довольно. Теперь еще все въ грубомъ видѣ, но вѣроятно, черезъ нѣсколько дней, эти траншеи превратятся въ прочныя фортификаціи. Онѣ дѣлаютъ честь прусскимъ инженерамъ. Самый слабый пунктъ этихъ укрѣпленій—со стороны моря; но тутъ, вѣроятно, не предполагается большой опасности, такъ какъ *Rolf-Krake* не намѣрены болѣе пропускать туда».

— Изъ Фленсбурга, между прочимъ, пишутъ въ газету France, отъ 19 марта, что датчане устраиваютъ особенную эскадру для защиты и снабженія Фридериціи провизіей. Въ составъ этой флотиліи войдутъ ихъ парусныя суда.

— По извѣстіямъ отъ 20 марта, любская шкуна *Emilia*, шедшая изъ Ньюкэстля, задержана датскою канонирскою лодкой.

— Oestr. Zeit. увѣдомляетъ отъ 20 марта, что сенатъ города Гамбурга снаряжаетъ на свой счетъ пароходную флотилію, которая поступитъ подъ начальство австрійскаго контръ-адмирала Вюллерсдорфа.

— Neue Preus. Zeit., отъ 20 марта, говоритъ, что въ главномъ управленіи прусскаго флота получено извѣстіе, что послѣ *достославной* битвы 17 числа, прусскій фрегатъ (?) *Arcona* съ тремя канонирскими лодками, вышелъ 19 марта снова въ море, для отысканія непріятельскихъ судовъ, но не встрѣчалъ ни одного; всѣ датскіе корабли оставили прусскія воды, чрезъ что о блокадѣ не можетъ быть и рѣчи. Также, что датское правительство, въ объявленіи отъ 15 февраля, обѣщало освободить къ 1 апрѣля всѣ задержанныя въ датскихъ портахъ суда тѣхъ націй, которыя согласятся

поступить съ датскими кораблями такимъ же образомъ. Вслѣдствіе этого сдѣлано нынѣ же надлежащее распоряженіе къ освобожденію, какъ прусскихъ судовъ, на которыя наложено амбарго въ датскихъ гаваняхъ, такъ и датскихъ, которыя подверглись той же участи въ прусскихъ портахъ.

— Ostsee Zeit. сообщаетъ 20 марта слѣдующія строки изъ частнаго письма съ прусскаго корвета *Nymphe*, участвовавшаго въ морскомъ дѣлѣ 17 числа: датчане должны будутъ сознаться, что прусаки дрались храбро. Но и намъ пришлось кое-чему поучиться: датчане стрѣляютъ очень быстро, и громъ ихъ выстрѣловъ, рокотавшій надъ *Nymphe* былъ по временамъ ужасенъ. Командиръ нашего судна, лейтенантъ Вернеръ, какимъ-то чудомъ избѣжалъ смерти: около него пролетѣло три ядра. Команда вела себя превосходно.

— Австрійскій военный пароходъ *Schwarzenberg* и канонирская лодка *Seehund* привели въ Лиссабонъ захваченный ими датскій купеческій бригъ *Prete*; однако, португальское правительство объявило австрійскому посланнику, что австрійскія военныя суда, взявшія датскіе призы, должны немедленно удалиться изъ португальскихъ портовъ,—такъ какъ ихъ присутствіе въ гаваняхъ королевства незаконно.

— Изъ Стральзунда увѣдомляютъ отъ 21 марта, что двадцать двѣ канонирскія лодки, бывшія до сихъ поръ въ Данхольмѣ, готовы выйдти въ море, для защиты прусскаго прибрежья.

— Одно нѣмецкое судно, шедшее въ Англію съ грузомъ пшеницы, захвачено близъ острова Фемерна датскимъ крейсеромъ. Небольшая яхта, содержавшая почтовое сообщеніе между островами Лааландомъ и Фемерномъ, пущена ко дну датскою канонирскою лодкой. Прусскіе артиллеристы ежедневно мѣняются выстрѣлами съ датскими военными судами, наблюдающими за Фемерномъ.

— По депешѣ 21 марта, городъ Фридериція объятъ пламенемъ, и находящіеся тамъ пароходы и парусныя суда способствуютъ переселенію жителей на островъ Фюенъ.

— Изъ Стокгольма сообщаютъ отъ 23 марта, что тамъ отдано приказаніе немедленно вооружить винтовой корабль *Carl Johann* и фрегаты *Norkeping* и *Josephine*.

— Neue Preus. Zeit., отъ 24 марта, опровергаетъ извѣстіе, будто бы датскихъ военныхъ судовъ нѣтъ уже болѣе у береговъ Помераніи. Со времени морскаго сраженія 17 числа, близъ Арконы и Штуббенкамера (на островѣ Рюгенѣ) стоятъ пять датскихъ корветовъ и одинъ фрегатъ. 22 марта къ нимъ присоединился еще одинъ винтовый пароходъ, которому салютовали многими выстрѣлами.

— Въ той же газетѣ, 26 марта, помѣщена слѣдующая статья, возбуждающая интересъ всѣхъ вообще мореплавателей, но въ особенности нѣмцевъ: «Сообщеніе между морями Сѣвернымъ и Балтійскимъ, посредствомъ канала, доступнаго для судовъ всякой величины, составляетъ потребность, которую уже давно и настоятельно чувствуетъ торговое населеніе всѣхъ странъ, прилегающихъ къ Балтійскому морю. Съ этою цѣлію уже сдѣланъ былъ опытъ, который отчасти и удался; именно устроенъ былъ Эйдерскій каналъ и имъ установлено желаемое сообщеніе. Но это сообщеніе обходится крайне дорого, сопряжено со многими затрудненіями, доступно только для судовъ неглубоко сидящихъ,—и слѣдовательно, не соотвѣтствуетъ цѣли, которую необходимо имѣть въ виду. Не разъ уже были представляемы и разсматриваемы проэкты болѣе обширнаго канала; но сколько намъ извѣстно, ни одинъ изъ нихъ не былъ изученъ въ такой степени, чтобъ могъ послужить основаніемъ къ осуществленію нашей мысли. Подобное предпріятіе можетъ быть приведено въ исполненіе только акціонернымъ обществомъ. Но чтобы такое общество могло составиться и дѣйствовать на прочныхъ основаніяхъ,—необходимы основательныя предварительныя работы. Поэтому прусское правительство приняло мѣры къ исполненію сказанныхъ работъ, съ тѣмъ, чтобъ онѣ впослѣдствіи могли послужить руководствомъ при устройствѣ акціонерной компаніи. Будемъ надѣяться, что союзные коммисары, управляющіе теперь Гольштиніей, охотно окажутъ свое содѣйствіе этому предпріятію».

— Въ той же газетѣ, отъ 29 марта, сказано, что въ сраженіи у Дюппеля, 28 числа, принимала участіе броненосная башенная шкуна *Rolf Krake*; отъ одного ея выстрѣла легло 21 человѣкъ; но когда по ней прусаки сдѣлали 4 выстрѣла,—то она отступила.

— По извѣстіямъ изъ Гамбурга, прусаки два раза 28 марта неудачно штурмовали дюппельскія укрѣпленія. Попавъ подъ перекрестный огонь береговыхъ фортовъ и датскаго броненосца *Rolf Krake*,—они были отражены съ огромною потерей.

— Корреспондентъ газеты Wanderer, разсказывая о недавнемъ разграбленіи турецкой почты, ѣхавшей изъ Адріанополя, прибавляетъ, что она везла 10 милліоновъ піастровъ (*). Греческіе пираты высадились въ небольшой бухточкѣ Мраморнаго моря, двинулись во внутрь страны, вступили въ настоящее сраженіе и овладѣли почтою, послѣ чего опять сѣли на суда со своею добычею и удалились. Нѣкоторыя суда турецкаго флота вышли изъ гавани въ погоню за

(*) Около 574 000 рублей.

пиратами,—но къ несчастію, это были такіе корабли, которые безъ греческихъ лоцмановъ не могутъ плавать въ Дарданеллахъ.

— Бухарестъ, 29 марта. Французскій корабль *Taurus*, нагруженный оружіемъ и остановленный въ Сулинскомъ гирлѣ турецкимъ кораблемъ,—прибылъ въ Браиловъ.

Гибель корвета *Housatonic*.

Американскія газеты сообщаютъ слѣдующее извѣстіе о взрывѣ, противъ Чарльстона, винтоваго федеральнаго корвета Соединенныхъ штатовъ *Housatonic*, плавучей миной *Davis* (propeller torpedo), принадлежавшей конфедератамъ. Вотъ подробности этого несчастнаго случая:

Housatonic, капитанъ Пикерингъ (Pickering), состоявшій въ эскадрѣ, блокирующей Чарльстонъ, стоялъ на якорѣ за баромъ, въ $2\frac{1}{2}$ миляхъ отъ батареи на Breach Inlet и въ $5\frac{3}{4}$ мил. отъ развалинъ форта Сомтера.

Вечеромъ 18 февраля была тихая и ясная погода съ легкимъ туманомъ, стлавшимся по водѣ, но который не мѣшалъ однако видѣть другія суда эскадры, стоявшіи въ разстоянія двухъ или трехъ миль. На бакѣ, шкафутѣ и шханцахъ по обыкновенію стояли часовые.

Около 9 ч. вечера вахтенные на корветѣ замѣтили что-то плывущее къ судну по направленію отъ Breach Inlet и съ виду похожее на черепаху. Оно было въ это время на нашемъ траверзѣ, въ разстояніи около 100 ярдовъ ($\frac{1}{2}$ кабельт.) и приближалось къ намъ весьма быстро. Капитанъ, увѣдомленный объ этомъ и подозрѣвая, что видимый предметъ долженъ быть ничто иное какъ мина, велѣлъ тотчасъ же вызвать команду наверхъ и расклепать канатъ. Въ это время, мина, движенія которой ясно обозначались теперь по фосфоризаціи воды, подошла уже такъ близко, что мы могли видѣть ея фигуру, и направилась къ кормѣ, желая, по всей вѣроятности, выйдти изъ подъ выстрѣловъ орудій.

Только что поспѣли расклепать канатъ и дать ходъ машинѣ (*), какъ раздался взрывъ, разворотившій, съ страшнымъ трескомъ, всю корму. Вслѣдъ за этимъ поднялся столбъ густаго, чернаго дыма и вода, ринувшись въ судно, начала затоплять его. Команда тотчасъ же бросилась спускать шлюпки, но корветъ быстро наполнялся водою, и наклонившись на лѣвую сторону, опрокинулъ всѣ шлюпки, бывшія на этой сторонѣ. Нѣкоторые тотчасъ же поскакали въ воду,

---

(*) Суда подъ Чарльстономъ стоятъ подъ готовыми всегда парами.

Пр. Ред.

хватаясь за все, что было подъ руками, а остальные бросились на ванты. Къ счастію, мы стояли только на 28 футовой глубинѣ и успѣли спустить 2 шлюпки правой стороны, на которыхъ тотчасъ же отвезли часть людей на *Canandaiga*, откуда была прислана немедленная помощь, остававшимся на мѣстѣ крушенія.

По словамъ всѣхъ, кто видѣлъ это странное судно, оно было почти совсѣмъ надъ водою, имѣло отъ 20 до 30 футъ длины и двигалось безъ дыма и безъ малѣйшаго шума. Мина взорвалась подъ самой кормой съ правой стороны и ударъ былъ такъ силенъ, что всѣ бимсы и карленсы треснули пополамъ, а со шханцевъ сорвало кусокъ въ 10 ф. въ квадратѣ (*).

Housatonic былъ паровой корветъ въ 1240 тонновъ и носилъ 13 орудій. Онъ оконченъ 18 мѣсяцевъ тому назадъ и послѣ того все время находился при блокадѣ.

Мы потеряли одного офицера и трехъ человѣкъ команды. Капитана силою взрыва подбросило на верхъ и сильно, хотя не опасно, ранило.

(*) Извѣстно, что подобная попытка конфедератовъ противъ *New Ironsides*, на томъ же чарльстонскомъ рейдѣ, не удалась. Но еще прежде этого они потопили одинъ изъ федеральныхъ транспортовъ на рѣкѣ Язу (Jazoo river). *Пр. Ред.*

КРИТИКА И БИБЛІОГРАФІЯ.

Изъ исторіи нашего флота.

Штурманское дѣло. (Отечеств. Зап. 1863 г. №№ 11 и 12).

Какъ аукнется, такъ и откликнется.

Года полтора тому назадъ штурманскій вопросъ перешелъ изъ высшихъ сферъ морскаго управленія и въ нашу морскую литературу; въ обоихъ органахъ ея появилось до десятка статей, изъ которыхъ только двѣ, принадлежавшія господину Копытову, отстаивали необходимость сохранить для флота отдѣльныхъ штурмановъ-спеціалистовъ; остальныя, расходясь въ способахъ достиженія цѣли, или вовсе не касаясь ихъ, приходили все-таки къ одному результату—къ необходимости упраздненія отдѣльнаго корпуса штурмановъ. Но послѣ этихъ статей морская литература какъ будто опять забыла этихъ офицеровъ. Можетъ быть, это произошло отъ того, что поговаривали о близкомъ рѣшеніи вопроса обсуждавшею его коммисіею; можетъ быть, отъ того, что мысли, высказанныя печатно, болѣе и менѣе удовлетворяли общественное мнѣніе морской среды. Наконецъ, съ появленіемъ послѣдней книжки Отечественныхъ Записокъ за прошлый годъ, штурманскій вопросъ сдѣлался достояніемъ уже не одной морской среды, а всей читающей публики. Авторъ выше названной статьи, г-нъ—ровъ, взялся познакомить съ нимъ публику. Другой цѣли мы не видимъ,—посмотримъ же какъ онъ ея достигнулъ.

Съ самаго начала статьи онъ ставитъ вопросъ на точку зрѣнія правильной организаціи труда и полагаетъ, что причины, вызвав-

шія на свѣтъ Божій мысль о необходимости реформы, заключаются, во первыхъ, «въ неудовлетворительномъ вознагражденіи штурмановъ за службу и во всегдашней безъисходно-гнетущей зависимости ихъ отъ флотскихъ офицеровъ», и во вторыхъ, въ томъ, что «по поводу существованія штурмановъ, флотскіе офицеры дѣлаются, съ первыхъ годовъ своей службы, равнодушными или даже совершенно чуждыми штурманскихъ занятій, составляющихъ важнѣйшую часть мореплаванія, а потому, достигнувъ командирскаго званія, не могутъ быть вполнѣ моряками и распорядителями своихъ судовъ»... Чтобы ярче обрисовать дѣйствительное положеніе штурмановъ на нашемъ флотѣ, авторъ разсказываетъ историческій ходъ дѣла: какъ образовались штурмана, въ давно прошедшіе годы, на иностранныхъ флотахъ, завѣдуя по найму кораблевожденіемъ на судахъ, командирами которыхъ назначались дворяне, неимѣвшіе никакого понятія о морскомъ дѣлѣ; какъ впослѣдствіи эти дворяне, пріучившись мало по малу къ парусному дѣлу, оставались въ дѣлѣ кораблевожденія, вслѣдствіе недостатка теоретическихъ свѣдѣній, по прежнему невѣждами, и потому, по прежнему нуждаясь въ штурманахъ, старались сохранить эту корпорацію на флотѣ; и какъ наконецъ, время взяло свое и штурмана теперь остались только на военныхъ флотахъ Англіи, Соединенныхъ Штатовъ и Россіи...

Переходя за тѣмъ собственно къ русскому флоту, авторъ рисуетъ картину пересадки Петромъ Великимъ морскихъ нравовъ, а вмѣстѣ съ ними и званія штурмана съ иноземной почвы на нашъ, быстро созданный, флотъ. Онъ ярко очерчиваетъ тщету петровскихъ указовъ, дававшихъ право отставнымъ гвардейскимъ солдатамъ-наблюдателямъ въ навигаторской школѣ, состоявшей изъ богатыхъ и бѣдныхъ дворянъ, одинаково бить хлыстомъ какъ дѣтей «породистыхъ», такъ и «непородистыхъ». Хлыстъ, вѣроятно, гулялъ и по тѣмъ и другимъ спинамъ, но въ результатѣ выходило все-таки, что породистымъ открывалась карьера, и капитанство, и адмиральство, а непородистымъ доставались въ удѣлъ второстепенныя портовыя должности и званіе штурмана. На эти должности находилось немного охотниковъ, и потому на флотѣ часто ощущался недостатокъ въ штурманахъ, который администрація старалась пополнять различными средствами и даже наймомъ иностранцевъ; но временныя мѣры не могли оказать дѣйствительной помощи дѣлу, и потому въ царствованіе императрицы Анны Ивановны, правительство рѣшилось, для прочнаго образованія штурмановъ, оставить въ покоѣ дѣтей бѣднѣйшихъ дворянъ и офицеровъ, и воспользоваться закабаленнымъ для службы сословіемъ—дѣтьми матросовъ и вообще низшихъ мор-

скихъ чиновъ. Естественнымъ послѣдствіемъ этой мѣры было то, что штурмана того времени, выучившись *цифири* настолько, на сколько она была нужна для плаваній, преимущественно по Финскому заливу, и познакомившись съ лоцманскою частію его береговъ, оставались, и по воспитанію и по гнетущей постановкѣ на суднѣ, людьми, лишенными всякаго образованія, низкопоклонными и пьяными. Между тѣмъ, при незнакомствѣ судовыхъ командировъ съ штурманскимъ дѣломъ, въ рукахъ этихъ людей находилась безопасность плаванія и часто вся судьба судна. Понятно, что такой порядокъ не могъ не обратить на себя вниманія начальства, и въ началѣ нынѣшняго столѣтія прибавлено содержаніе штурманамъ и преобразовано штурманское училище, введеніемъ въ преподаваніе нѣкоторыхъ новыхъ предметовъ и пріемомъ въ училище дѣтей свободныхъ сословій. Лѣтъ черезъ 20 начальство снова взялось за вопросъ и для того, чтобы еще болѣе поднять штурмановъ въ нравственномъ отношеніи, надѣло имъ эполеты, и придало штурманскому училищу характеръ среднихъ военно-учебныхъ заведеній. Явилась возможность прекратить пріемъ въ училище дѣтей *подлыхъ* и снова обратиться къ *непородистымъ*. Нравственный уровень штурмановъ поднялся, но служебная карьера ихъ все-таки улучшилась не на столько, на сколько вправѣ былъ желать всякій офицеръ, окончившій курсъ въ среднемъ военно-учебномъ заведеніи: на суднѣ штурмана по прежнему остались въ зависимости отъ флотскихъ офицеровъ, по прежнему они лишены были всякой карьеры, лѣтъ по 25 служили до штабсъ-капитанскаго чина, и за-частую отецъ съ сыномъ вмѣстѣ являлись на годичный экзаменъ... Естественны, слѣдовательно, причины тому, что штурмана недовольны своимъ положеніемъ и съ нетерпѣніемъ ждутъ реформы, которая дала бы имъ средства трудиться съ бóльшими надеждами на вознагражденіе. Естественны и стремленія морскаго министерства привести къ желанному результату это дѣло, въ которомъ, кромѣ незавиднаго положенія штурмановъ, главнѣе всего играетъ роль то обстоятельство, что, при существованіи на флотѣ особыхъ спеціалистовъ по кораблевожденію, флотскіе офицеры, по выходѣ изъ корпуса, скоро забываютъ эту часть и впослѣдствіи, принимая въ командованіе судно, вмѣстѣ съ тѣмъ вступаютъ въ зависимость отъ штурмана.

Вотъ историческій ходъ дѣла. Мы, разумѣется, постарались передать его лишь въ нѣсколькихъ словахъ, между тѣмъ какъ у автора, какъ кажется, хорошо знакомаго съ матеріалами, является прекрасный историческій очеркъ послѣдовательныхъ картинъ и логичныхъ выводовъ. Какъ добросовѣстно составленная монографія, напи-

санная живымъ языкомъ, трудъ этотъ составляетъ одно изъ самыхъ рѣдкихъ явленій въ нашей морской литературѣ.

Выводъ, къ которому пришелъ авторъ разбираемой статьи, разумѣется, заключается въ необходимости немедленнаго уничтоженія отдѣльнаго корпуса штурмановъ и слиянія его съ флотскими офицерами. Съ мнѣніемъ этимъ мы вполнѣ согласились годъ тому назадъ въ статьѣ, нашей «Штурманскій вопросъ», напечатанной въ № 2 Морскаго Сборника за 1863 годъ. Мы прибавили только, въ противность мнѣнія нѣкоторыхъ поборниковъ безусловнаго уничтоженія штурманской обязанности на суднѣ, что обязанность эта, заключая въ себѣ, между прочимъ, уходъ за хронометрами и другими инструментами и требуя полной сосредоточенности въ астрономическихъ наблюденіяхъ и вычисленіяхъ, едва ли можетъ быть возложена на всѣхъ вообще вахтенныхъ офицеровъ или гардемариновъ по очереди; что, допуская сліяніе мундировъ, необходимо допустить назначеніе офицеровъ къ этой обязанности на всю кампанію или на извѣстный, болѣе или менѣе продолжительный срокъ, наблюдая при этомъ, чтобы, по возможности, всѣ офицеры прежде командованія судномъ, исправляли эту обязанность. Авторъ, съ своей стороны, тоже, для полнаго сліянія и развитія флота, полагаетъ необходимымъ поставить въ условіе, для достиженія капитанскаго званія, исправленіе старшими штурманами обязанности лейтенантовъ, а сими послѣдними—штурманской. Такимъ образомъ, отдавъ полную справедливость значенію историческаго очерка автора въ нашей литературѣ и сойдясь съ нимъ въ конечномъ выводѣ, казалось, намъ бы можно было окончить нашъ отзывъ. Но, *къ сожалѣнію*, въ разбираемой статьѣ, не смотря на ея достоинства, есть стороны, о которыхъ мы считаемъ себя обязанными поговорить и указать на неправильную постановку ихъ. Мы говоримъ *къ сожалѣнію*, потому что вообще не считали полезнымъ ради общаго дѣла указывать на нѣкоторые недостатки статьи, и вѣроятно умолчали бы объ нихъ, еслибы въ № 35 Кроншт. Вѣстн. не появился объ разбираемой статьѣ отзывъ г-на М—ва, не только не указавшій на нихъ, но напротивъ, постаравшійся подлить масла въ огонь.... Если справедливо мнѣніе о существованіи войны алой и бѣлой розы, если дѣйствительно она и проявлялась въ гораздо большихъ размѣрахъ, нежели вполнѣ справедливыя жалобы штурмановъ на ихъ служебное положеніе и карьеру, жалобы, едвали, en masse переходившія предѣлы скромныхъ заявленій и сѣтованій, встрѣчавшихъ притомъ, въ послѣднее время, полное сочувствіе молодаго поколѣнія флотскихъ офицеровъ,—то мы не видимъ причины: «зондируя ложе бассейна», набрасывать, безъ на-

добности и несправедливо, тѣнь на представителей противной стороны. Всѣми возраженіями, которыя мы хотимъ теперь сдѣлать, мы могли бы украсить наши статьи еще годъ тому назадъ, нисколько не отступая отъ конечнаго вывода необходимости уничтоженія штурмановъ. То же самое могли бы сдѣлать, нося тотъ же мундиръ, что и мы (по крайней мѣрѣ всѣ авторы, подписавшіе свое имя), и другіе защитники этого вывода; но повидимому, отъ этого всѣ старательно воздерживались...... Теперь, повторяемъ, мы считаемъ себя обязанными указать на нѣкоторыя невѣрности статьи г-на —рова.

Мы сказали уже, что авторъ съ самаго начала своей статьи ставитъ вопросъ на точку зрѣнія правильной организаціи труда, т. е. другими словами—удовлетворительнаго, сравнительно, вознагражденія за трудъ. Этой точкѣ не чужды были и всѣ лица, писавшія года полтора тому назадъ о штурманскомъ вопросѣ; но только, какъ и во всякомъ другомъ случаѣ, можно, ставъ на извѣстную точку, смотрѣть на дѣло съ разныхъ сторонъ, можно придать ему нѣсколько оттѣнковъ. Можно, напримѣръ, сказать, что штурмана, неся въ общемъ строѣ судовой организаціи, возложенныя на нихъ обязанности, весьма недостаточно вознаграждаются за нихъ, въ настоящемъ и будущемъ, сравнительно съ остальными чинами морской службы, и что исполненіемъ этихъ обязанностей, волей-неволей, по естественнымъ законамъ административной іерархіи, какъ бы пользуется командиръ судна для выполненія своихъ, не будучи въ тоже время въ состояніи, вслѣдствіе практическаго незнакомства съ дѣломъ, контролировать дѣйствія штурмана. Такъ и мы и всѣ, если неошибаемся, лица, писавшія о вопросѣ, смотрѣли на него, хотя морская среда и была далеко не чужда того убѣжденія, что командиръ судна не можетъ быть спеціалистомъ по всѣмъ разностороннимъ знаніямъ, входящимъ въ кругъ его дѣятельности, что штурманская обязанность нисколько не важнѣе механической, что недостаточное знаніе механики не мѣшаетъ моряку командовать судномъ, и что, наконецъ, теорія правильной организаціи труда едва ли скоро можетъ быть примѣнена на судахъ во всей полнотѣ соціальныхъ стремленій общества, по крайней мѣрѣ въ глазахъ подчиненныхъ, которымъ нерѣдко можетъ казаться, что *исключительно умственный* трудъ командира гораздо легче ихъ обязанностей, стоящихъ болѣе или менѣе ближе къ чисто физическому труду..... Какъ бы то ни было, казалось бы, что двухъ аргументовъ—недостаточности вознагражденія штурмановъ и пользы, которую можно ожидать для флота отъ основательнаго знакомства командировъ съ штурманскою частію, было

достаточно для убѣжденія въ необходимости реформы. Но г-нъ —ровъ нашелъ нужнымъ пойдти далѣе.

Изъ самаго даже поверхностнаго чтенія его статьи всецѣло остается въ читателѣ впечатлѣніе, что штурмана несутъ на себѣ *важнѣйшія* обязанности, и что они обладаютъ знаніями, гораздо болѣе положительными, для дѣйствительнаго морскаго похода, нежели флотскіе офицеры (стр. 282), не будучи въ то же время за это вознаграждаемы; а что флотскіе офицеры, *какъ дворяне*, необладающіе никакими морскими или вообще научными свѣдѣніями, занимаются лишь рейдовыми фокусъ-покусами и за это впослѣдствіи дѣлаются капитанами и адмиралами.... Такъ ли это на дѣлѣ? Мы согласны, что *корпоративныя* причины поддерживаютъ отчасти настоящій порядокъ вещей; но развѣ ихъ можно смѣшивать съ *сословными*? Развѣ дѣйствительно неимѣніе «тощихъ» дворянскихъ родословныхъ (которыя, повидимому, такъ занимаютъ автора) отнимаетъ отъ штурманскаго офицера возможность составить себѣ во флотѣ карьеру? Развѣ эта родословная помогла бы ему выбиться изъ общей колеи, и развѣ штурманскому офицеру, переведенному во флотскіе, мѣшаютъ сословныя причины составить себѣ карьеру? Да и на какія такія родословныя опираются флотскіе офицеры? Самъ же авторъ называетъ ихъ тощими, значитъ знати и богатства во флотѣ нѣтъ, а есть бѣдные дворяне, какими по преимуществу наполнено и штурманское училище. Можно, пожалуй, согласиться, что различіе, вслѣдствіе котораго однихъ офицеровъ выпускаютъ изъ одного учебнаго заведенія, а другихъ—изъ другаго, служитъ *отчасти* причиною настоящаго положенія вещей (*); но вѣдь отъ этого до построенія своей карьеры на дворянской родословной еще далеко... Не смѣшной ли анахронизмъ это въ настоящее время, и не увлекся ли авторъ историческими изысканіями до того, что вообразилъ себя живущимъ въ петровскія времена?...

Перейдемъ теперь къ другой части нашихъ возраженій. Мы не разъ называли штурманскую обязанность на военномъ суднѣ *важною*; но полагаемъ, что между этимъ эпитетомъ и другимъ, *важнѣйшая*, какъ называетъ ее (вѣроятно въ смыслѣ побѣга отъ непріятеля) авторъ (стр. 270), есть большая разница. Мы думаемъ, что не въ знаніи штурманскаго дѣла; не въ «изощреніи способностей» въ рейдовыхъ фокусъ-покусахъ, заключаются главнѣе всего качества, пригодныя для командованія военнымъ судномъ, а въ характерѣ командира, въ его общемъ образованіи, въ его нравствен-

(*) Притомъ же, теперь въ морской корпусъ допущенъ пріемъ нетолько дѣтей потомственныхъ дворянъ, но и чиновниковъ и потомственныхъ гражданъ.

номъ вліяніи на экипажъ, въ умѣньи вдохнуть въ своихъ подчиненныхъ духъ дисциплины, сплотить ихъ въ одно цѣлое, способное помѣриться во всякую минуту силами съ непріятелемъ и встрѣтить съ твердостію всякую борьбу съ природою. Безъ этого качества въ командирѣ, каковы бы ни были познанія его въ штурманской, парусной, артиллерійской и механической частяхъ, судно, ему ввѣренное, никогда не будетъ военнымъ. Конечно, съ точки зрѣнія вахтеннаго офицера на суднѣ, занимающемся разстановкою вѣхъ или снабженіемъ провизіею маяковъ, такой взглядъ покажется невѣрнымъ; но мы знаемъ, что теперь даже и на большихъ купеческихъ судахъ, плавающихъ въ океанахъ, начинаютъ думать о дисциплинѣ, начинаютъ сознавать, что отъ экипажа слѣдуетъ требовать чего то болѣе, нежели благополучный приводъ судна въ гавань, и обращеніе его на якорѣ въ плавучій кабакъ. Намъ же кажется, что эти качества и принимались въ разсчетъ, по крайнѣй мѣрѣ въ принципѣ, при назначеніи судовыхъ командировъ.

Что же касается рейдовыхъ фокусъ-покусовъ и важности роли, которую играютъ штурманскіе офицеры у насъ на судахъ, то видно, что почтенный авторъ гораздо болѣе знакомъ съ историческими памятниками, нежели съ современнымъ порядкомъ вещей на флотѣ. Уже нѣсколько лѣтъ прошло, какъ фокусъ-покусы перестали имѣть какое либо значеніе, перестали имъ давать преферансъ передъ знаніями по штурманской части, но за то и послѣднюю низвели съ пьедестала недосягаемой для простыхъ смертныхъ магіи. Съ 1857 года, штурманскія занятія на лучшихъ судахъ нашихъ, приняли другой характеръ, вслѣдствіе того, что суда эти уже перестали толкаться у Сескаря и Дагерорта, а пересѣкаютъ океаны и заглядываютъ во всѣ уголки Средиземнаго моря. Лоцманскія знанія Финскаго залива, которыя мы такъ рачительно старались отдѣлить, въ прошлогодней статьѣ нашей, отъ штурманскихъ занятій въ дальнемъ плаваніи, конечно уже не оказывались пригодными въ океанѣ. На штурманахъ оставалась только обязанность вести счисленіе, опредѣлять астрономически пункты, брать пеленги, подходя къ берегу, и хранить инструменты. Но счисленіе въ океанахъ играетъ весьма малую роль; съ берегами видѣлись и тѣ и другіе офицеры первый, много что второй разъ; а астрономическими наблюденіями стали помаленьку, иной отъ скуки, заниматься и флотскіе, да къ тому же и занятія эти ограничивались опредѣленіемъ мѣста по высотамъ солнца и хронометру; что же касается лунныхъ разстояній, то въ трехлѣтнее плаваніе мнѣ только разъ пришлось видѣть какъ командиръ, штурманъ да флотскій офицеръ *позабавились* (см. Мор. Сб. 1863, № 3,

см. стр. 18) ими отъ скуки (*). Такимъ образомъ магическая повязка спадала, заколдованное знакомство съ цыфирью дѣлалось достижимымъ для многихъ, а къ этому подвернулась еще и необходимость знанія англійскаго языка, безъ котораго оказывалось невозможнымъ читать лоціи, а слѣдовательно и вести судно. Предполагая же, что изъ десяти судовъ дальняго плаванія, на девяти эти лоціи читались флотскими, а не штурманскими офицерами, мы придемъ къ заключенію, что большинство флотскихъ офицеровъ было право, сознавъ, что въ настоящее время мы можемъ обойдтись безъ штурмановъ. Такимъ образомъ, идя разными путями, мы пришли съ г-мъ—ровымъ еще къ одному общему выводу, что само время требуетъ уничтоженія штурмановъ.

Мы сказали уже, что историческое обозрѣніе автора разбираемой нами статьи есть замѣчательный и едва-ли не единственный въ этомъ родѣ трудъ, но повторимъ, что, для оцѣнки настоящаго положенія вещей, авторъ недостаточно знакомъ съ современнымъ положеніемъ дѣла. Его воззрѣнія имѣли бы смыслъ, пожалуй, лѣтъ 15, 10 тому назадъ, но въ эти годы морская жизнь ушла отъ него впередъ. Въ былыя петровскія времена, при незначительномъ уровнѣ общаго образованія, при весьма ограниченныхъ требованіяхъ отъ военно-морскаго искусства, заключавшихся по преимуществу въ умѣчьи драться чуть не на кулакахъ, знаніе цыфири дѣйствительно составляло что-то особенное, недосягаемое для большинства и пожалуй для дворянъ. Теперь мы не ошибемся, если скажемъ, что штурманская обязанность, въ общемъ механизмѣ *судоваго* управленія, на столько же чернорабочая, какъ и обязанности ревизора, вахтеннаго офицера, артиллерійская, механическая. Пожалуй, существуютъ въ нашей морской средѣ сторонники того мнѣнія, что штурмана, какъ гидрографы и астрономы, должны обладать высшими математическими знаніями. Намъ кажется, что это мнѣніе ошибочно, что сторонники его не совсѣмъ прямо смотрятъ въ глаза дѣлу, смѣшивая гидрографію (какъ науку) и астрономію съ кораблевожденіемъ. Изъ *всѣхъ* штурмановъ, или еще лучше, изъ всѣхъ флотскихъ, *имѣющихъ* пріобрѣсти практическое знакомство съ штурманскою частію, намъ никогда не удастся сдѣлать ученыхъ гидрографовъ. Мы не боимся высказать эту, по видимому вандальскую, мысль, потому что глубоко убѣждены въ ней,

(*) Говоря это мы далеки отъ того, чтобы сказать, что опредѣленія долготы по луннымъ разстояніямъ вовсе ненужны для кругосвѣтнаго судна, но указываемъ только на фактъ, подтверждающій, что на *паровыхъ* судахъ, при отличныхъ хронометрахъ, въ нихъ до такой степени рѣдко встрѣчается надобность, что и для штурманскаго офицера онѣ—далеко не обычное дѣло.

уважаемъ среду, въ которой прошли наши лучшіе годы, и далеки отъ мысли, что говоримъ съ дѣтьми, которыя перестанутъ учиться отъ того только, что намъ пришлось громко высказать эту мысль. Не кормите насъ идеалами, не увѣряйте, что *ученый* будетъ три года сряду стоять вахту, станетъ пачкаться съ рутинными, общедоступными пріемами для опредѣленія мѣста судна; если онъ дѣйствительно *ученый*, то онъ найдетъ для себя дѣятельность посерьезнѣе: не говоря уже о берегѣ, объ описяхъ, онъ и на военномъ суднѣ, въ дальнемъ плаваніи, найдетъ для себя занятія, и по крайней мѣрѣ метеорологическій журналъ не будетъ представленъ имъ въ томъ видѣ, въ какомъ представляются они теперь нашими судами. Для моряка нужно то теоретическое морское образованіе, которое намъ даютъ теперь, а главнѣе всего—образованіе общее, безъ котораго никакое штурманское знаніе не выработаетъ въ морякѣ командира судна. Кто же захочетъ учиться, тотъ конечно проложитъ себѣ дорогу, не потому только, что онъ обладаетъ кой-какими остатками корпуснаго знанія цифири, а потому, что въ немъ есть способности и охота, и потому что наша морская служба представляетъ для ученаго широкую дорогу по всѣмъ входящимъ въ нее спеціальностямъ.

Кончая нашу статью, мы нисколько не утѣшаемъ себя надеждою, что не встрѣтимъ противниковъ высказанному нами взгляду. Мы, напротивъ, увѣрены, что насъ обвинятъ въ томъ, что и дворянская кровь въ насъ заговорила; что и штурманскую реформу мы желали бы видѣть выполненною на столько, на сколько это не повредило бы нашимъ корпоративнымъ интересамъ; что говорили объ этомъ только для того, «чтобы поиграть хорошими фразами» (какъ подозрѣваетъ кого-то, г-нъ М—овъ въ № 35 Кроншт. Вѣст.); приведутъ, даже, Богъ знаетъ для какихъ слѣпыхъ дѣтей, что и выводъ изъ статьи г-на —рова, мы сдѣлали невѣрный, что онъ вовсе не хотѣлъ сказать того, что мы поняли... Пріемы эти не новы и далеко не пріятны для лица, противъ котораго направлены, уже однимъ тѣмъ, что заставляютъ иногда отписываться. Мы постараемся, однако, уклониться отъ полемики, если она ничего, кромѣ этихъ пріемовъ, заключать въ себѣ не будетъ. Мы хотѣли только, осторожно и спокойно, снять красивую драпировку, которою такъ старательно покрылъ авторъ штурманское дѣло, прикрѣпивъ ее къ нему современнымъ конькомъ правильной организаціи труда. Мы извиняемся предъ нимъ въ томъ, что, не смотря на современность этого конька, и легкость, съ которою въ настоящее время, сидя на немъ, можно подцвѣтить, по большей части безапеляціонно, ка-

кое угодно дѣло,—рѣшились указать на его увлеченіе корпоративнымъ взглядомъ, весьма извинительное въ человѣкѣ, несовладѣвшимъ, можетъ быть, съ собою на столько, чтобы, трактуя объ общемъ дѣлѣ, отрѣшиться отъ среды. Мы хотѣли, наконецъ, чтобы статья г-на —рова и нашъ отвѣтъ показали еще ярче необходимость для пользы флоты слiянія двухъ спеціальностей.

А. Корниловъ 2-й.

Исторія русскаго флота. Періодъ Азовскій. *С. Елагина.* 1864 г. въ большую восьмушку, 1—350 стр., 16 листовъ картъ, плановъ и рисунковъ, и два большихъ тома приложеній. Цѣна всѣхъ трехъ томовъ (съ приложеніями) 5 р. сер.

Только-что получивъ это замѣчательное изданіе, спѣшимъ ознакомить нашихъ читателей съ его содержаніемъ. Томъ первый заключаетъ въ себѣ:

Предисловіе.—*Введеніе* (развитіе морскаго искусства на западѣ отъ X до конца XVII столѣтія).

Глава I. *Начало флота.* (Страсть Петра къ морю.—Двукратная поѣздка въ Архангельскъ.—Планы Петра.—Заказъ галеры въ Амстердамѣ.—Сознаніе необходимости флота.—Преображенская верфь.—Строеніе струговъ.—Сотрудники Петра.—Отъѣздъ Государя.—Перевозка галеръ.—Заготовки для флота.—Работы въ Воронежѣ.—Числительность флота.—Морская терминологія.—Росписаніе людей.—Спускъ судовъ.—Морская провизія.—Походъ Дономъ.—Флаги.—Указъ по галерамъ.—Дѣйствія противъ турецкаго флота.—Окончательное удаленіе турецкаго флота.—Плаваніе по Азовскому морю.—Выборъ гавани.—Окончаніе кампаніи.—Возвращеніе въ Москву.—Диверсія на Днѣпрѣ.—Плаваніе казаковъ).

Глава II. *Кумпанства.* (Созваніе думы для рѣшенія вопроса о флотѣ.—Корабельная повинность.—Кумпанства.—Участіе Петра въ корабельной повинности.—Первый адмиралтейцъ.—Распредѣленіе постройки судовъ по кумпанствамъ.—Росписи.—Отводъ лѣсовъ.—Назначеніе мѣстъ для постройки.—Корабельные мастера.—Начало работъ.—Рядныя записи.—Постройка судовъ средствами кумпанствъ.—Понудительныя мѣры.—Продолженіе срока для постройки.—Состояніе работъ.—Добавочные корабли.

—Денежные взносы.—Складныя кумпанства.—Характеристика кумпанейскихъ судовъ.—Артиллерія).

Глава III. *Строеніе судовъ правительствомъ.* (Распоряженіе о строеніи 6 кораблей, 40 бригантиновъ и адмиралтейскаго двора.—Назначеніе стольниковъ къ корабельному дѣлу.—Заготовка лѣсу.—Добавочные корабли и бригантины.—Закладка 7 кораблей.—Отсрочка въ постройкѣ остальныхъ.—Строеніе бригантиновъ.—Различныя заготовки.—Заказъ орудій.—Наряды рабочихъ.—Побѣги.—Новые наряды.—Мѣры для удержанія иноземныхъ мастеровъ.—Вооруженіе бригантиновъ.—Камели, лихтеры и брандеры.—Окончаніе адмиралтейскаго двора.—Заготовка морской провизіи).

Глава IV. *Путешествіе Петра.* (Необходимость путешествія.—Посольство.—Волонтеры.—Ученики.—Программа.—Выѣздъ изъ Москвы.—Занятія Петра въ Голландіи.—Знакомство съ Вильгельмомъ.—Королевскій подарокъ.—Петръ въ Англіи.—Лордъ Кармартенъ.—Петръ въ Детфордѣ.—Плаваніе на англійской эскадрѣ.—Несостоявшаяся поѣздка въ Венецію.—Отказъ Штатовъ.—Пріемъ иностранныхъ моряковъ.—Крюйсъ.—Услуги Крюйса.—Первый уставъ.—Резъ.—Капитаны и другіе чины, принятые въ русскую службу.—Мастера).

Глава V. *Азовскій край во время отсутствія Петра.* (1697 г.—Нападеніе на Азовъ.—Азовскія укрѣпленія.—Павловская крѣпость.—Инженеръ де-Лаваль.—Промѣръ части сѣвернаго берега.—Новая опись капитана Симонта.—Строеніе таганрогской гавани.—Изслѣдованіе и очистка рѣкъ Воронежа и Дона.—Галеры 1696 г.—Содержаніе судовъ.—Отправленіе 10 галеръ въ Воронежъ.—Возвращеніе.—Окончательная судьба галеръ 1696 г.—Населеніе Азова).

Глава VI. *Возвращеніе Государя.* (Пріѣздъ Петра въ Воронежъ.—Неудовлетворительное состояніе судовъ.—Составленіе росписей Крюйсомъ.—Морская терминологія.—Закладка корабля Государемъ.—Русскіе мастера.—Закладка другаго корабля.—Великій галеасъ.—Казенные корабли закладки Протасьева.—Новая лѣсная заготовка).

Глава VII. *Керченскій походъ.* (Двухлѣтнее перемиріе съ Турціей.—Приготовленія къ походу.—Кончина Лефорта.—Значеніе его для флота.—Головинъ.—Переносъ андреевскаго креста въ военный флагъ.—Приготовленіе судовъ къ плаванію.—Лоцмана.—Плаваніе Дономъ.—Прибытіе въ Азовъ.—Составъ эскадры.—Плаваніе отряда мелкихъ судовъ къ Таганрогу.—Выводъ кораблей

ровское адмиралтейство.—Приготовленіе къ плаванію въ 1706 году.—Состояніе судовъ.—Приписка къ адмиралтейству добавочныхъ городовъ.—Побѣги.—Возмущеніе Булавина.—Прибытіе Государя въ Воронежъ.—Разломка старыхъ судовъ.—Спускъ новыхъ.—Новый взглядъ Петра на Тавровъ.—Верфь на Осередѣ.—Таганрогская гавань.—Верфь въ Таганрогѣ.—Исполненіе новыхъ предположеній Государя.—Опасеніе Турціи.—Допускъ къ осмотру нашихъ судовъ.—Разрывъ съ Турціей.—Приготовленія къ войнѣ. — Числительность дѣйствующаго флота.—Мѣры къ усиленію его.—Оборона Азова и Таганрога.—Нападеніе турецкаго флота.—Прутскій договоръ.—Сдача Азова и упраздненіе азовскаго флота.—Новый разрывъ съ Турціей.—Дополнительныя условія новаго договора).

Примѣчанія (246—319 страницъ). — *Списокъ судовъ азовскаго флота съ 1696 по 1712 годъ.—Копія съ карты части великой и малой Россіи, составленной Брюссомъ послѣ азовскаго похода 1696 г.—Планъ теченія рѣки Дона, изъ атласа Крюйса 1699 г.—Изображеніе англійскаго корабля начала XVI вѣка-—Изображеніе галеры, построенной по заказу Петра въ Голландіи въ 1695 г.* (съ модели, хранящейся въ Гагѣ).—*Изображеніе галеаса 1571 года.—Изображеніе послѣдняго венеціянскаго галеаса начала XVII столѣтія.—Корабль «Апостолъ Петръ» и галеры 1696 г.*—(Съ картины Схонбека, представляющей взятіе Азова, Москва 1699 г.)—*Снимокъ съ современнаго изображенія корабля «Крѣпость».—Англійскій корабль IV ранга, 1684 г.* (Чертежъ).—*Корабль «Предестинація», построенный Петромъ въ Воронежѣ 1698—1700 г.*—(Съ гравюръ Схобенка, Москва 1701 г.).—*Изображеніе флаговъ, подаренныхъ Петромъ Великимъ вмѣстѣ со стругомъ архангельскому архіепископу Афонасію въ 1693 г.—Снимокъ съ почтовой печати воронежскаго адмиралтейскаго двора.—Снимокъ съ плана укрѣпленій Керченскаго пролива въ 1703 г.—Копія съ плана таганрогской гавани 1704 г.—Снимки почерковъ.—Снимокъ съ письма Лефорта къ Государю.*

Два тома приложеній состоятъ болѣе чѣмъ изъ 400 подлинныхъ документовъ и дѣлъ (приведенныхъ частію въ сокращеніи), заключающихъ въ себѣ историческій интересъ и послужившихъ матеріаломъ для исторіи азовскаго періода русскаго флота.

Въ предисловіи С. И. Елагинъ пишетъ слѣдующее:

«Исторіей русскаго флота занимались періодически разныя лица: дѣятели прошлаго столѣтія адмиралы И. Л. Голенищевъ-Кутузовъ, Нагаевъ и Шишковъ, принадлежащій болѣе къ нынѣшнему, не могли по-

святить себя исключительно этому труду. Затѣмъ Берхъ, Николай Бестужевъ, Висковатовъ и Соколовъ, занимаясь большею частію между дѣломъ, обстоятельствами или преждевременною смертію отрывались отъ этихъ занятій.

«Историческая дѣятельность Голенищева-Кутузова ограничилась изданіемъ въ 1764 г. «Собранія списковъ», содержащаго въ себѣ имена всѣхъ служившихъ въ россійскомъ флотѣ флагмановъ, оберъ-сарваеровъ, корабельныхъ мастеровъ, а также флагмановъ, штабъ и оберъ-офицеровъ, современныхъ изданію списка.

«Адмиралъ Нагаевъ, умершій въ 1780 году, занимался въ послѣдніе годы жизни собираніемъ списковъ морскихъ чиновъ и кораблей, и писемъ Петра Великаго.

«Адмиралъ Шишковъ издалъ, въ 1799 и 1800 годахъ, первую часть «Собранія морскихъ журналовъ 1797—99» и первую часть «Списка кораблей» (далеко неполнаго). Въ числѣ послѣднихъ трудовъ его заключаются, изданныя въ 1826 году, «Военныя дѣйствія россійскаго флота противъ шведскго въ 1789 —90 году».

«Лейтенантъ Николай Бестужевъ, приглашенный къ историческимъ трудамъ въ 1821 году, довелъ ихъ до 1711 года. Записки его довольно кратки и основаны большею частію на доступныхъ источникахъ того времени, именно историческихъ трудахъ, отечественныхъ и иностранныхъ, прошлаго столѣтія. Между прочимъ, имъ напечатано введеніе къ исторіи флота подъ заглавіемъ: «Опытъ исторіи россійскаго флота».

«Берхъ, занимавшійся вначалѣ исключительно исторіей русскихъ географическихъ открытій, кончилъ впослѣдствіи труды Нагаева изданіемъ въ 1829—30 годахъ «Собранія писемъ Императора Петра I къ разнымъ лицамъ, съ отвѣтами на оныя», 4 тома. Затѣмъ изданы имъ «Жизнеописанія первыхъ россійскихъ адмираловъ» 1714—1777 г. Второй трудъ представляетъ собою довольно существенное пособіе для историческихъ изысканій, но пользоваться имъ можно неиначе какъ съ величайшею осторожностію. Къ сожалѣнію, нельзя сказать и этого о первомъ трудѣ, именно о письмахъ. Частію неполныя, частію соединенныя по нѣскольку въ видѣ одного письма, съ ошибками какъ хронологическими, такъ и происшедшими отъ неточнаго разбора рукописей, письма эти не разъ уже вводили въ заблужденіе прибѣгавшихъ къ нимъ, какъ къ источникамъ.

«Труды Висковатова извѣстны по нѣсколькимъ статьямъ, помѣщеннымъ въ нѣкоторыхъ періодическихъ изданіяхъ 1830-хъ годовъ. Въ настоящее время изданъ его трудъ «Краткій историческій обзоръ мор-

скихъ походовъ русскихъ до исхода XVII столѣтія», напечатанный частію въ Морскомъ Сборникѣ 1856 г.

«Наиболѣе замѣчательнымъ дѣятелемъ является Соколовъ. Самымъ капитальнымъ трудомъ его была «Лѣтопись крушеній и пожаровъ судовъ русскаго флота», изданная отдѣльною книгою, и «Русская морская библіотека», помѣщенная въ запискахъ гидрографическаго департамента. Затѣмъ рядъ статей его, помѣщенныхъ какъ въ этомъ журналѣ, такъ и въ Морскомъ Сборникѣ и другихъ періодическихъ изданіяхъ, свидѣтельствуютъ его истинно изумительную дѣятельность, хотя большая часть этихъ статей носитъ характеръ бѣглой обработки различныхъ эпизодовъ, безъ всякой связи между собою, и отличается голословностію. Къ сожалѣнію, болѣзненное состояніе, непокидавшее его въ послѣдніе годы жизни, не позволило ему привести въ порядокъ собранныхъ имъ матеріаловъ (*), которые вмѣстѣ съ замѣчательнымъ собраніемъ книгъ морскаго содержанія и рукописей утрачены безвозвратно; только одна коллекція портретовъ моряковъ поступила въ библіотеку морскаго ученаго комитета, куда постоянно предназначалъ ее собиратель.

«Удостоясь порученія продолжать труды предшественниковъ, но при другомъ планѣ работъ, именно, держась хронологическаго порядка, мы должны были прежде всего обратиться къ эпохѣ появленія нашего флота у береговъ Азовскаго моря.

«Прежніе разработыватели, ограничиваясь изложеніемъ азовскихъ походовъ и краткимъ указаніемъ на постройку Петромъ въ это время извѣстнаго числа судовъ, не изслѣдовали этого эпизода, съ его печальнымъ результатомъ, какъ мало замѣчательнаго въ военномъ отношеніи. Между тѣмъ, эпизодъ этотъ, тѣсно связанный съ дальнѣйшею судьбою нашего флота, интересенъ по подробностямъ созданія этой важной отрасли государственнаго строя, и во многихъ случаяхъ представляетъ нѣсколько данныхъ для характеристики какъ государства, такъ и народа того времени, поголовно принимавшаго участіе въ сооруженіи флота; поэтому мы не сочли себя въ правѣ ограничиться поверхностнымъ обзоромъ, но рѣшились посвятить этому періоду особый отдѣлъ, съ подробностію, которая не представится уже нужною для послѣдующаго времени.

(*) Въ 1853 году разрѣшено было открыть архивы генералъ-маіору Висковатову и капитанъ-лейтенантамъ Соколову и Веселаго, для трудовъ по исторіи флота, но они не успѣли этимъ воспользоваться по другимъ служебнымъ обязанностямъ. Еще прежде этого разрѣшенія Ф. Ф. Веселаго написалъ и издалъ «Очеркъ исторіи морскаго кадетскаго корпуса»—сочиненіе замѣчательное, обнимающее полтора столѣтія (1701—1852 гг.), гдѣ представлены многія морскія личности и интересные факты, относящіеся до исторіи флота.

«Ознакомленіе съ азовскимъ періодомъ, въ томъ видѣ, какъ онъ представляется читателямъ, потребовало много времени и трудовъ. Архивъ морскаго министерства, долженствующій, повидимому, служить главнымъ и даже единственнымъ хранилищемъ матеріаловъ для исторіи флота, до сихъ поръ остается чуждымъ значительной части этихъ матеріаловъ, которые разсѣяны по разнымъ мѣстамъ нашего обширнаго отечества. Такимъ образомъ, въ главномъ архивѣ морскаго министерства нѣтъ ни одного указанія на учрежденіе нашего флота, а свѣдѣній о дальнѣйшемъ его развитіи, говоря относительно, весьма мало. Вѣроятно, что, отчасти, по этой причинѣ, азовскій періодъ оставался нетронутымъ прежними разработывателями, которые, ограничиваясь, какъ мы сказали выше, краткимъ обзоромъ, довольствовались повтореніемъ многихъ ошибокъ, распространенныхъ по этому предмету Голиковымъ и нѣкоторыми другими писателями, русскими и иностранными.

«Послѣ безплоднаго труда сравненія печатныхъ источниковъ, было приступлено, при помощи трехъ сотрудниковъ (Н. А. Коргуева, Р. А. Северюкова и А. И. Петрова) къ изслѣдованіямъ въ архивахъ: морскомъ, государственномъ, военнаго министерства, эрмитажномъ и въ публичной библіотекѣ; затѣмъ въ московскихъ архивахъ: министерства иностранныхъ дѣлъ и министерства юстиціи, и въ случайно уцѣлѣвшихъ остаткахъ воронежскаго архива, хранящихся въ тамошнемъ статистическомъ комитетѣ. Немаловажнымъ дополненіемъ послужили свѣдѣнія, извлеченныя изъ архивовъ стокгольмскаго, лондонскаго, вѣнскаго, амстердамскаго и Гаги.

«Такъ какъ приведеніе въ порядокъ нашихъ архивовъ вообще принадлежитъ къ недавнему времени, и еще далеко не закончено, то изысканія въ старыхъ дѣлахъ, только въ немногихъ случаяхъ облегчались каталогами или указателями; извлеченіе же большей части матеріаловъ требовало подробнаго пересмотра большаго количества свитковъ и книгъ. Послѣ упорныхъ изысканій, не представляющихъ, какъ кажется, вѣроятія къ обнаруженію чего либо новаго, за исключеніемъ неизвѣстныхъ намъ хранилищъ, или фамильныхъ архивовъ, можно сказать, что значительная часть документовъ того времени окончательно погибла.

«Для сохраненія этихъ матеріаловъ, добытыхъ съ такимъ трудомъ, часто съ полусогнившихъ, едва разбираемыхъ рукописей, предполагалось все собранное напечатать отдѣльно, въ небольшомъ числѣ экземпляровъ, но такъ, какъ независимо отъ этого необходимо было пополнить предлагаемый трудъ не только ссылками на источники, но въ подтвержденіе приводимыхъ положеній, присоединять

иногда и самые источники, то взамѣнъ послѣдняго приложено собраніе всѣхъ отдѣльныхъ, самостоятельныхъ документовъ, служившихъ матеріалами для этого періода. Для большей наглядности, они распредѣлены по предметамъ, въ хронологическомъ порядкѣ. Такимъ образомъ собраніе это заключаетъ въ себѣ всѣ данныя для азовскаго періода, сохраненныя временемъ, за исключеніемъ: а) нѣкоторыхъ отрывочныхъ свѣдѣній, помѣщенныхъ прямо въ текстъ, съ указаніемъ откуда онѣ заимствованы, и б) документовъ, преимущественно писемъ Петра, обнародованныхъ прежде, на которыя и сдѣланы ссылки. Впрочемъ, нѣкоторые изъ послѣднихъ, вслѣдствіе вкравшихся въ нихъ ошибокъ при прежнихъ изданіяхъ, помѣщены въ это собраніе въ исправленномъ видѣ.

«Было бы несправедливо умолчать, что собраніемъ какъ приложенныхъ здѣсь матеріаловъ, такъ и разработываемыхъ въ настоящее время, я обязанъ усердію и любви къ дѣлу моихъ сотрудниковъ, въ особенности Н. А. Коргуева, занимавшагося, кромѣ того, сгрупировкою и изданіемъ приложеній.

«При разработкѣ азовскаго періода, во многихъ случаяхъ приходилось прибѣгать къ пособію иностранныхъ сочиненій, на которыя въ своихъ мѣстахъ сдѣланы указанія. Точно также рукописныя карты и гравюры исхода XVII и начала XVIII вѣка, не разъ разрѣшали возникавшія сомнѣнія.»

Ограничиваясь на этотъ разъ вышеприведеннымъ перечнемъ замѣчательнаго труда г. Елагина и его помощниковъ, не можемъ не замѣтить, что Исторія азовскаго флота читается съ большимъ любопытствомъ (въ особенности глава, подъ названіемъ: Кумпанства), заключаетъ въ себѣ не одинъ только спеціально-морской, но и государственно-народный интересъ; изложеніе сжатое, немногословное и вмѣстѣ съ тѣмъ точное, опредѣлительное, вполнѣ соотвѣтствующее достоинству предмета. Нельзя не обратить также вниманія на необыкновенную дешевизну изданія, пять рублей, за три большихъ тома, съ множествомъ художественныхъ приложеній,—дешевизну, облегчающую распространеніе этой книги въ публикѣ, особенно морской.

Въ слѣдующій разъ мы надѣемся имѣть удовольствіе поговорить объ Исторіи азовскаго флота подробнѣе.

НОВЫЯ КНИГИ

Англійскія:

Words of advice to young naval officers, by *E. A. Inglefield*, T. R. S., captain Royal Navy.

Health in the tropic's; or sanitary art applied to Europeans in India, by *W. J. Moore.*

Influence of tropical climates in producing the acute endemie diseases of Europeans; including practical observations on their chronic sequelae under the influences of the climate of Europe, by sir *Ranald Martin.*

Journal of a diplomate's three year's residence in Persia, by *E. B. Eastwick*. Esq., late H. M's Chargé d'Affaires in Persia. Двѣ части.

The Herring: its natural history and national importance, by *John M. Mitchel.*

Notes of a cruise of H. M. S. «Fawn» in the Western Pacific, in the year 1862, by *T. H. Hood.*

Te story of the guns, by sir *J. Emerson Tennent.*

History of the West Point; with the origin and progress of the United States Military Academy, by *E. C. Boynton.*

Squadron tactics under steam. By authority of the navy department, by *F. A. Parker.*

A new proposal for a geographical system of measures and weights conveniently introducible generally by retaing familiar notions and familiar names, to which are added remarks on systems of coinage, by *J. Crocker.*

In the tropics. By a settler in San Domingo.

A treatise on meteorological instruments explanatory of their scientific principles, method of construction and practical utility, by *Negretti* and *Zambra.*

Gleanings on the Overland Route, by *W. H. Bartlett.* Новое изданіе.

British soldiers, sailors and volunteers. With coloured illustrations.

Record of the progress of modern engineering.

Report of the engineer and artillery operations of the army of the Potomac, by *W. F. Barry.*

African lights, corrected by commander *Dunsterville*, R. N., to Januari, 1864.

East India, China, Japan, and Australien lights, corrected by com. *Dunsterville,* to January 1864.

United States lights, corr. by com. *Dunsterville,* to January 1864.

Нѣмецкія:

Dänemark's Land- und See-Macht. Nach authentischen Quellen bearbeitet von *Petrossi.*

Die Fahrbahn der Elbe im Bereiche der Flussschiff-fahrt und der gelignete Weg zu ihrer Verbesserung.

Oesterreich als Seemacht.

Militär-chirurgische Studien, von *H. Demme.*

Vorschrift über die Heirathen in der K. K. Armee mit Inbegriff der Verwaltungs-Branchen in der Militärgrenze, dann in der K. K. Kriegs-Marine mit den darauf sich bezieh. Anordnungen und Formularien.

Tabellen zur Verbesserung der Distanz nach der *Elford*'schen Methode. Herausgegeben von Capitain *H. J. Gendefeldt.*

Pädagogische Briefe für Beaufsichtigungsbeamte an Strafanstalten, von *A. Krell.*

Anweis über den auswärtigen Handel Oesterreichs im Jahre 1860. Двѣ части.

Fugetto, der verwegene Freibeuter. Eine Land und Seeräuber Geschichte, von *G. F. Busch.* Двѣ части.

Sanello, der Kühne Piraten-Capitain. Seeraubergéschichte aus der neueren Zeit, von *G. F. Mannsfeld.* Двѣ части.

Selbsthülfe auf dem Schlachtfelde. Den Officieren deutscher Heere gewidmet von einem Militärarzt. Dasselbe lehrt die Kenntniss des Verbandes, sowie die Behandlung der Verwundeten bis zum Eintreffen ärztlicher Hülfe.

Veränderungen von Leuchtfeuern, Seemarken, etc., sowie die Schifffahrt betr. Verordnungen und Bekantmachungen im Jahre 1863. Nach amtl. Mittheilungen, zusammengetsellt durch *H. Graff.*

Голландскія:

Nog een woord over den oorsprong der Nederlansche vlag, naar aanleiding van een geschrift daarover van den heer Ter Gouw, te Amsterdam, door *D. G. Muller.*

Французскія:

Seize mille lieues à travers l'Asie et l'Océanie. Voyage executè pendant les annèes 1858 — 1861, par *H. Russel-Killough.* Двѣ части.

Compagnes et stations sur les côtes de l'Amérique du Nord, par *L. Du Hailly.*

Traité de commerce avec l'Angleterre. Discours de M. *de Forcade La Roquette.*

Nouvelle Calédonie, par *Martial Housez.*

Phares des côtes nord et ouest de France et des côtes ouest d'Espagne et de Portugal; corrigés en janvier 1864 par. *A. Le Gros.*

Voyage autour du Japon, par *Rodolphe Lindau.*

Pisciculture. Proposition du vicomte *de Lapasse.*

Droits de navigation dans le Tarn, à St. Juéry et de passage au pont de Gaillac, par *Elie Rossignol.*

Services maritimes des messageries impériales. Reglement géneral du service exterieur. Двѣ части.

Gugane française. De la transportation et des établissements penitenciers, par *Hippolyte Feningre*, ex-pharmacien de la marine.

La guerre des côtes. Attaque et défense des frontières maritimes. Des canons à grande puissance, par *Richild Grivel*, cap. de frégate.

Notice biographique et généalogique sur Duquesne et sa famille.

Traité des causes des sinistres dans les usines, guide pratique du manufacturier pour l'emploi des moyens préservatifs des incendies dans les etablissements indistruels. Ouvrage utile aux usiniers, aux inspecteurs et agents d'assurances, aux constructeurs d'usines, par *E. Meunier.*

L'Afrique ouverte, ou esquisse des découvertes du docteur *Livingstone*, par *Henri Paumier.*

Les phénomènes de l'atmosphère, par *F. Zurcher.* Второе изданіе.

Les ordonnances de Colbert et l'inscription maritime, par *J. de Crisenoy*, ancien officier de marine.

Un cinquième grand port commercial: Paris port de mer, par *El. Le Barazer*, cap. au long-cours.

La vérité sur l'isthme de Suez, lettre à MM. les actionnaires de la Société anonyme du percement de l'isthme de Suez, par *E. Sallior.*

Annuaire dos ports (navigation intérieure), publié par les syndicats réunis des commerces de bois à brûler, charbon de bois et bois à ouvrer du département de la Seine.

Les armes et le Duel, par *A. Crisier.*

Histoire de l'expédition de Cochinchine en 1861, par *Léopold Pallu.*

La terre avant le déluge. Réponse à M. Louis Figuier, par *D. Rossi.*

Les tempêtes, par *Zurcher* et *Margollé.*

Италiянскiя:

Racolta completa degli scritti di Cristoforo Colomb, ad illustrare t- pocumentare la scoperta dell'America recitati in italiano, corredaie di note e di una introduzione da *Gior. Battista Torre.*

Marco Polo, i viaggi descritti da Rusticiano di Pisa, tradotti ed illustrati da *V. Lazzari*, publicati per cura di *L. Pasini.*

Marino Sanudo, esposizione di rapporti fra la republica Veneta e gli Slavi meridionali, brani tratti dai diarj esistenti nell I. R. biblioteca di S. Marco. 1496 a 1533.

Испанскiя:

Practica Consular de Espana. Formulario de cancilleras consulares y colection de decretos, reales ordenes y documentos diversos, por *A. Bernal de O-Reilly.*

ЛОЦМАНСКІЯ ЗАМѢТКИ.

(Морской Сборникъ № 4, апрѣль 1864 г.)

Финскій заливъ.

Россія. **Измѣненіе въ ограждeніи фарватера устья рѣки Невы.** —(№ 61).—Гидрографическій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, что съ навигаціи настоящаго 1864 года будутъ сдѣланы слѣдующія дополненія и измѣненія въ ограждeніи фарватера устья рѣки Невы:

1) Плавучій маякъ большаго невскаго фарватера будетъ переставленъ къ NW на 80 сажень, ближе къ затонувшимъ днищамъ, на глубину 10 футъ.

2) Вмѣсто двухъ входныхъ ближайшихъ къ баканамъ вѣхъ будутъ поставлены два бакана, подъ №№ 12 и 13, а къ остающимся затѣмъ двумъ входнымъ вѣхамъ будетъ прибавлено, ближе къ маяку, еще двѣ входныя вѣхи.

3) Подводный камень на срединѣ фарватера устья рѣки Большо Невы будетъ огражденъ тѣмъ же *краснымъ баканомъ*, но съ утвержденнымъ на немъ небольшимъ шестомъ, окрашеннымъ пополамъ бѣлою и красною краскою, съ флагомъ краснымъ съ бѣлымъ вдоль.

4) Къ двумъ баканамъ, ставящимся по *Галерному* фарватеру, между устьемъ рѣки Большой Невы и галерною гаванью, будетъ прибавлено еще семь баკановъ.

5) Такъ какъ постановка вѣхъ съ *камышевыми*, вмѣсто флагдука, сѣтками, на фарватерахъ устья рѣки Невы оказалась неудобною, то эти фарватеры будутъ вездѣ обставляться флажными вѣхами, съ тѣмъ лишь

измѣненіемъ, что всѣ вѣховые шесты будутъ окрашены по цвѣту находящихся на нихъ флаговъ.

6) Вмѣсто *рейсъ-вѣхъ*, ежегодно ставящихся весною тотчасъ по вскрытіи Невы и осенью при первыхъ заморозкахъ, когда снимаются баканы, фарватеры будутъ ограждаться: по *черной* сторонѣ бакановъ шестами съ голиками, окрашенными красною краскою, а по *бѣлой* сторонѣ бакановъ—шестами съ неокрашенными голиками, но съ бѣлыми подъ ними флагами. (Цирк. гидр. д-та 1864 г. № 115).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ гидрографическаго департамента: Финскаго залива отъ Петербурга до Сескара, № 1456; невской губы, № 1559; устья р. Невы, № 1128.

Измѣненіе въ огражденіи нѣкоторыхъ мелей.—(№ 62).—Гидрографическій департаментъ для свѣдѣнія мореплавателямъ объявляетъ, что съ открытіемъ навигаціи сего года будутъ сдѣланы слѣдующія измѣненія и дополненія въ огражденіи нѣкоторыхъ мелей въ Финскомъ заливѣ:

1) Двѣ банки, въ 5 футъ и 1 футъ, лежащія отъ верхняго *Суропскаго маяка*, первая къ N, а вторая къ NW, въ разстояніи отъ него въ $1^1/_4$ ит. миль, будутъ ограждены шпиртбакенами, съ бѣлыми голиками, разструбомъ вверхъ.

2) 5-футовая банка Неугрундъ, лежащая въ 4 ит. миляхъ къ NO отъ *Оденсхольма*, будетъ ограждена съ трехъ сторонъ слѣдующимъ образомъ: съ NW стороны двумя шпиртбакенами, изъ коихъ одинъ съ бѣлымъ флагомъ, а другой съ бѣлымъ голикомъ, разструбомъ вверхъ, и оба шпиртбакена будутъ находиться въ разстояніи отъ оденсхольмской кирки на NO $37^1/_2^\circ$ въ $4^1/_4$ ит. миль; съ NO стороны однимъ шпиртбакеномъ съ чернымъ шаромъ, въ разстояніи отъ той же кирки на NO $40^1/_2^\circ$ въ $4^2/_3$ ит. миль, а съ южной стороны однимъ шпиртбакеномъ, съ краснымъ голикомъ, разструбомъ внизъ, въ разстояніи отъ той же кирки на NO $58^1/_2^\circ$ въ $3^1/_6$ ит. миль.

3) При концѣ *штапельбодденскаго* рифа, бакенъ Стонея, ставившійся до сего времени отъ *вѣхи* къ W въ 30 саженяхъ, будетъ ставиться впредь къ N отъ той же вѣхи въ 60 саженяхъ.

4) Шпиртбакенъ съ краснымъ голикомъ, разструбомъ вверхъ, ставившійся къ SO отъ 6-футовой банки Безгрундъ, у входа въ Моонзундъ, впредь, для обезпеченія судовъ, идущихъ отъ W, будетъ ставиться къ NO отъ этой банки, въ разстояніи отъ кирки Палукюль на NO $38^1/_2^\circ$ въ $8^1/_2$ ит. миль. (Цирк. гидр. д-та, 1864 г. № 114).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ гидро-

графическаго департамента: генеральной Балтійскаго моря № 1451; восточной части Балтійскаго моря, № 1306; генеральной Финскаго залива, № 1557; западной части Финскаго залива, № 1476; Рижскаго залива съ Моонзундомъ, № 1595; Финскаго залива отъ Гогланда до Суропа, № 1439; ревельскаго рейда, № 1371; отъ Суропа до Дагерорта, № 1552; отъ Суропа до Оденсгольма, № 1450; отъ Дагерорта до Стокгольма, № 202, отъ Дагерорта до Гогланда, № 201; Моонзунда, № 1520.

Ботническій заливъ.

Финляндія. **Новыя мели Фіердгрюннанъ и Мидфіердсгрюннанъ, близъ острова Сагг-э, въ Аландскихъ шхерахъ, и предполагаемыя на нихъ вѣхи.** —(№ 63).—Директоръ лоцманскаго и маячнаго вѣдомства Финляндіи сообщилъ гидрографическому департаменту слѣдующія подробности о найденныхъ въ 1863 г. близъ острова Сагг-э, въ Аландскихъ шхерахъ, двухъ новыхъ меляхъ, Фіердгрюннанъ и Мидфіердсгрюннанъ, обслѣдованныхъ смотрителемъ аландской дистанціи:

1) *Фіердгрюннанъ*, большая каменистая мель, простирающаяся на O и W, находится отъ ближайшаго берега Гета-бергетъ на N въ $1^1/_2$ миляхъ. Наименьшая глубина на ней 16 футъ. Для обозначенія ея полагается поставить *вѣху съ бѣлымъ флагомъ*.

Створы: 1) Бодклуббъ, съ восточною оконечностью горы Сальтвикс-Касбергетъ.

2) Западная оконечность острова Юмала-э съ восточною оконечностью острова Эстерклуббенъ въ разстворѣ.

2) *Мидфіердсгрюннанъ*, каменистая гряда, простирающаяся въ длину отъ O къ W на 1 кабельтовъ и въ ширину—на 15 сажень, находится отъ ближайшаго берега Сагг-э на S въ 1 мили. Наименьшая глубина на ней 13 футъ. Для обозначенія этой мели полагается поставить двѣ вѣхи: на сѣверной ея оконечности—*шестъ*, а на южной—*голикъ*.

Створы: 1) Двѣ складенныя на островѣ Корпшеръ груды камней.

2) Восточная оконечность острова Греншеръ съ господскимъ домомъ на Сагг-э.

(Отнош. директ. лоцм. и маячн. вѣд. Финляндіи, 1864 г. № 98)

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ гидрографическаго департамента: генеральной Ботническаго залива, № 1328; Балтійскаго моря отъ Дагерорта до Стокгольма, № 202; аландскихъ и абоскихъ шхеръ, № 1198; и шведскимъ: Botten Hafvet № 5; Alands och Abo Skargardar.

Балтійское море.

Данія. **Вновь строющійся маякъ въ Фредериксортѣ** (Fredericksort). —(№ 64).—Объявленіе, публикованное журналомъ Dagbladet, извѣщаетъ мореплавателей, что датское правительство приказало построить новый каменный маякъ, на которомъ будетъ помѣщенъ аппаратъ съ *постояннымъ* огнемъ пятаго разряда, для означенія порта Фредериксорта. Этотъ маякъ будетъ расположенъ на оконечности рифа, и когда онъ зажжется, то фонарь, который находится въ настоящее время на крѣпости Фредериксортъ, будетъ снятъ. (Отнош. д-та внутр. снош. м. и. д. 1864 г. № 179 и Avis aux navigateurs, 1863, № 38).

Примѣч. См. карту гидрографическаго департамента: Зунда и обоихъ Бельтовъ, № 304.

Нѣмецкое море.

Голландія. **Сигналы, предвѣщающіе бурю.**—(№ 65).—Голландскій морской министръ доводитъ до свѣдѣнія мореплавателей отъ 15-го февраля, что производство сигналовъ, предвѣщающихъ бурю, о которыхъ было публиковано въ объявленіи отъ 21 января, помѣщенномъ въ Лоцманск. замѣткахъ 1864 г. № 46, начнется въ приморскихъ городахъ Флиссингенѣ, Неведипѣ и Хельвестлюисѣ съ 21 числа февраля н. с. текущаго 1864 года. (Сообщ. русск. конс. въ Амстердамѣ 1864 г. № 60).

Затонувшее судно въ рѣкѣ Удъ-Маасъ и Ботлекъ (Oud Maas et Botlek).—(№ 66).—Объявленіями голландскаго морскаго министра отъ 20 февраля сообщается, что въ рѣкѣ Удъ-Маасъ и Ботлекъ, въ южной части сѣвернаго прохода, затонула парусная шкунара. Мѣсто затонувшаго судна опредѣляется по слѣдующимъ примѣтнымъ мѣстамъ:

Длинная аллея, находящаяся на дорогѣ флардингенской молы, на створѣ съ возвышенностію Розенбургъ.

Бріельская башня на длину кабельтова въ разстворѣ съ западною стороною домика, находящагося близъ верхней части Ботлека.

Каюта затонувшей шкунары почти вся находится сверхъ воды.

Глубина около кормы судна $4^1/_2$ фута, тогда какъ носъ судна, котораго вовсе не видно, находится на глубинѣ $6^1/_2$ сажень ($7^1/_2$ brassè). (Сообщ. русск. конс. въ Амстердамѣ 1864 г. № 60).

Англійскій каналъ.

Франція. **Измѣненія въ обозначеніи фарватеровъ.**—(№ 67).— Французскій министръ земледѣлія, торговли и публичныхъ работъ сообщаетъ къ свѣдѣнію мореплавателямъ о нижеслѣдующихъ измѣненіяхъ, произведенныхъ въ обозначеніи фарватеровъ.

Департаментъ Па-де-Кале. Снесенный бурею буй изъ листоваго желѣза, обозначающій рифъ *Кеноксъ* (Quenocs), къ сѣверу отъ мыса Бланъ-Не (Blanc Nez), снова поставленъ на свое мѣсто (см. Лоцм. зам. 1863 г. № 224).

Два буя изъ листоваго желѣза въ устьѣ *Каншъ* (Canche) снесены бурею.

Департаментъ сѣвернаго берега. Разрушенный бурею знакъ на скалѣ *Эгиллетъ* (Aiguillette), на фарватерѣ порта Портріе (Portrieux), устроенъ вновь (см. Лоц. зам. 1864 г., № 17).

Департаментъ Финистеръ. Для обозначенія нижепоименованныхъ рифовъ произведены слѣдующія постройки:

Желѣзный знакъ на скалѣ къ югу отъ Фурша (Fourche), на большомъ фарватерѣ рейда Морле (Morlaix).

Желѣзный знакъ на рифѣ *Нуаръ* (Noire), на томъ же фарватерѣ.

Желѣзный знакъ на рифѣ *Бизинену* (Bizinennou), на томъ же фарватерѣ.

Буй на подводной скалѣ *Астанъ* (Astan), къ востоку отъ острова Батцъ (Batz).

Буй съ колоколомъ на рифѣ *Вальбель* (Valbelle) и обыкновенный буй на рифѣ *Тендокъ* (Tendoc), на фарватерѣ Фуръ (Four).

Каменная башня на рифѣ *Мейн-ар-Бланкъ* (Mein-ar-Blanc), въ бухтѣ Ламполь, на островѣ Уэссанъ.

Знакъ на рифѣ *Кевель* (Quevel), въ бухточкѣ Одіернь (Audierne). (Отнош. д-та внутр. снош. м. и. д. 1864 г. № 1048. Avis aux navigateurs № 1).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ англійскимъ адмиралтейскимъ картамъ: France, North Coast, Sheet XIV, № 2610; Sheet IX, № 2668; The Channel, and road of Morlaix, № 2744; Ile de Bas, № 2745; France, North Coast, Sheet № 2644; The Channels between Ile d'Ouessant and the Mainland, № 2694; France, West Coast, Sheet VII, № 2643; Sheet VI, 2645.

Ирландское море или каналъ Св. Георгія.

Англія. **Маякъ мыса Эръ** (Air).—(№ 68).—Песчаная банка, на которой построенъ въ 1844 году маякъ мыса Эръ, лежащаго при входѣ въ рѣку Ди (Dée), подмыта водою, и надо предполагать, что вскорѣ невозможно будетъ производить освѣщеніе маяка, а потому предувѣдомляютъ мореплавателей, что съ 25 января, впредь до новаго объявленія, огонь маяка Эръ будетъ зажигаемъ на старой башнѣ, лежащей въ 351 сажени (750 метр.) къ S (по правому компасу) отъ вышеупомянутаго маяка, устроеннаго на сваяхъ. Капитаны судовъ, входящихъ въ рѣку Ди, должны при огибаніи мыса принимать въ соображеніе указанную здѣсь перемѣну въ положеніи маячнаго огня. (Отнош. д-та внутр. снош. м. и. д. 1864 г. № 1048, и Avis aux navigateurs, № 1).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмаралтейства: The Irish Channel, № 1824 a; Liverpool Bay, № 1951.

Плавучій маякъ близъ бухты Морекамбъ (Morecambe) —(№ 69). —Тринити-хаузъ въ Лондонѣ объявилъ, что плавучій маякъ, находящійся у бухты Морекамбъ, передвинутъ на 4 мили къ сѣверозападу отъ своего прежняго положенія, и въ настоящее время лежитъ на глубинѣ 12 сажень въ малыя сизигійныя воды, по слѣдующимъ направленіямъ по компасу:

Маякъ St. Bees Head . . . . NtO$^3/_4$O
(въ разст. 36$^1/_2$ миль).

Маякъ Walney . . . . OtN
(въ разст. 14$^1/_2$ миль).

Маякъ Foot of Wyre . . . . OSO½O
(въ разст. 16½ миль).
Церковь въ Blackpool . . . . SO¼O
(въ разст. 17½ миль).
Маякъ Skerries . . . . WtS
(въ разст. 48 миль).
Маякъ Calf of Man. . . . . NWtW
(въ разст. 49 миль).
NW-й плавучій маякъ . . . . StW
(въ разст. 25 миль).
(Отнош. русск. генер. конс. въ Лондонѣ 1863 г. № $\frac{940}{385}$ и Notice to mariners, Trinity House, 1863, № 550).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: Irish channel, № 1824 a; England West Coast, Sheet II, № 1826.

Сѣверный Атлантическій океанъ.

Португалія. **Портъ Сетувалъ.**—(№ 70).—Красный буй, обозначавшій южную сторону входа на баръ порта Сетувалъ, снесенъ бурею, и постановка его вновь не предполагается. (Отнош. д-та внутр. снош. м. и. д. 1864 г. № 1434 и Avis aux Navigateurs, № 7).

Примѣч. См. карту англійскаго адмиралтейства: Coast of Portugal, № 87; Setubal, № 2714.

Банки у берега Ньюфаундленда, между мысами Спиръ (Spear) **и Рейсъ** (Race).—(№ 71).—Въ продолженіе лѣта 1863 года, командиромъ Орлебаромъ были открыты слѣдующія банки у берега Ньюфаундленда, между мысами Спиръ и Рейсъ:

Въ бухтѣ Бульсъ (Bulls) — *скала Маготти* (Magotty), находящаяся въ ½ мили отъ вершины порта или въ ½ кабельтова къ NO 82° 30′ отъ пологаго хрящеватаго берега бухты Маготти. Глубина на этой банкѣ 6 футъ (1,83 метра).

Скала *Мянъ-оф-Уоръ* (Man of War), находящаяся въ 1 кабельт. къ SO 52° 30′ отъ юговосточной оконечности острова Гринъ (Green). Глубина на ней около 9 футъ (2,74 метра).

Скала *Офферъ* (Offer), лежащая въ 1,1 милѣ къ SO 18° 45′ отъ мыса Неддика (Neddick); глубина на ней 6 футъ (1,83 метра).

Скала *Хорзъ* (Horse), лежащая въ 4 кабельтовахъ къ NO 71 °15′ отъ сѣверной части мыса Броиль (Broyle); глубина на ней около 5 футъ (1,52 метра).

Банка *Оульдъ-Харри* (Old Harry), лежащая въ $5^1/_2$ кабельтовахъ къ SO 70° отъ сѣверной части мыса Броиль; глубина на ней 12 футъ (3,7 метра).

Скала у *порта мыса Броиль* (Broyle), лежащая въ $6^1/_2$ кабельтовахъ къ SW 82° 30′ отъ сѣверной части прохода въ портъ мыса Броиль: глубина на ней $8^3/_4$ футъ (2,7 метра).

Скала *Бэрнсъ-Хедъ* (Burns Head), лежащая въ $3^1/_2$ кабельтовахъ къ SW 68° 30′ отъ южной части Хейрсъ-Ирсъ (Hare's Ears) (*) и въ $1^1/_2$ кабельтовыхъ отъ берега; глубина на ней $11^3/_4$ футъ (3,6 метра).

Скала *острова Кроу* (Kraw Island), лежащая въ $1^1/_2$ кабельт. къ SO 86° 15′ отъ восточной оконечности острова Кроу; глубина на ней $11^3/_4$ футъ (3,6 метра).

Скала *Беръ* (Bear), лежащая въ 1 кабельтовѣ къ SO 35° 30′ отъ мыса, находящагося къ сѣверу отъ мыса Берковъ (Bearcove); глубина на ней 18 футъ (5,5 метра).

Скалы *Сэнкерсъ* (Suncers), лежащія въ $^3/_4$ кабельтова къ SW 15° отъ мыса находящагося къ югу отъ мыса Берковъ; глубина на ней 4 фута (1,22 метра).

Портъ *Реньюзъ* (Renewse). Въ наставленіяхъ для плаванія сказано, что слѣдуетъ держаться сѣвернаго берега этого порта; это — ошибка, ибо всѣ опасности лежатъ у этого берега, и южный берегъ, напротивъ, безопасный.

Банка *Кетльботомъ* (Kettlebottom), лежащая въ $2^1/_2$ кабельтовахъ къ SO 30° отъ мыса, находящагося къ сѣверу отъ Реньюза; глубина на ней 6 футъ (1,83 метра).

Скала *Уайтъ-Хорзъ* (White Horse), находящаяся въ $1^1/_2$ кабельт. къ NW 41° 15′ отъ скалы Шагъ (Shag); глубина на ней $11^3/_4$ ф. (3,6 метра).

Скала *Крипль* (Kripple), лежащая въ $1^3/_4$ мили къ SW 40° 15 отъ маяка мыса Рейсъ (Race); глубина на ней около 15 футъ (4,56 метра).

Скала *Сингль* (Single), лежащая въ 1 мили къ SO 86° отъ мыса

(*) Въ переводѣ значитъ «Заячьи уши».

Мистейкенъ (Mistaken); глубина на ней 36 футъ (11 метровъ). Другая скала, съ 36—42 футъ (11 или 12,8 метра) глубины на ней, была замѣчена маячнымъ служителемъ. На ней бьетъ бурунъ обыкновенно послѣ сильныхъ штормовъ; она лежитъ около 1 мили къ SW 6° 30′ отъ маяка. (Отнош. д-та внутр. снош. м. и. д. 1863 г. № 8972 и Avis aux Navigateurs, 1863, № 36).

Примѣч. См. карту англійскаго адмиралтейства: Coast of Newfoundland, № 299.

Французская Гвіана. **Маячный огонь на островѣ Рояль** (Royale). —(№ 72).—Губернаторъ французской Гвіаны увѣдомилъ морскаго министра въ Парижѣ объ учрежденіи новаго маячнаго огня на островѣ Руаяль, принадлежащемъ къ группѣ Салю (Salut); огонь этотъ служитъ для обозначенія якорнаго мѣста острововъ этой группы.

Огонь маяка Рояль, *постоянный, бѣлаго цвѣта*, производится катоптрическимъ аппаратомъ, имѣетъ возвышеніе надъ уровнемъ моря 200 футъ (61 метръ) и въ ясную погоду будетъ усматриваться за 18 миль. Онъ освѣщаетъ дугу горизонта въ 180 градусовъ отъ O до W. Огонь помѣщается на крышѣ частнаго госпиталя, близъ западной оконечности острова Рояль, приблизительно, въ шир. 5° 17′ N и долг. 52° 32′ 36″ W отъ Грипича (54° 53′ W отъ Парижа).

Маячный огонь на скалѣ Анфан-Пердю (Enfant Perdu).—(№ 73).— Въ томъ же увѣдомленіи губернатора французской Гвіаны сообщается о томъ, что подводная скала Анфан-Пердю, лежащая въ 6 миляхъ къ N отъ порта Каіеннъ (Cayenne), обозначается въ ночное время маячнымъ огнемъ.

Огонь Анфан-Пердю, *постоянный, бѣлаго* цвѣта, производится катоптрическимъ аппаратомъ; онъ возвышается надъ уровнемъ самой малой воды на 60½ футъ (18,50 метр.) и усматривается, при ясной погодѣ, на разстояніи отъ 6 до 7 миль со всѣхъ сторонъ горизонта. Онъ помѣщается на желѣзной подставкѣ, укрѣпленной къ скалѣ сваями. Географическое положеніе маяка въ шир. 5° 2′ 40″ N и долг. 52° 15′ 39″ W отъ Гринича (54° 36′ 3″ W отъ Парижа).

Подводная скала на рейдѣ группы острововъ Салю (Salut).—(№ 74). — Скала эта, открытая въ прошломъ 1863 году судномъ *d'Amazone*, недавно обслѣдована по приказанію губернатора французской Гвіаны.

Она лежитъ въ разстояніи 890 саженъ (1900 метр.) отъ NW-й стороны острова Руаяль и на NW 20° отъ маяка, находящагося на госпиталѣ этого острова. Скала состоитъ изъ звѣздчатаго коралла и образуетъ площадь пространствомъ отъ 49 до 65½ ф. (15—20 м.), на которой, при малой водѣ, встрѣчаются глубины отъ 11½ до 16½ и 23 футъ (3,5 метра до 5 и 7 метр.), а въ ближайшей окружности этой площадки глубины измѣняются отъ 26¼ до 29½ футъ (8 и 9 метр.). Мѣсто скалы опредѣляется слѣдующими пеленгами: сѣверовосточная оконечность острова Діабль (Diable) SO 62°; югозападная оконечность того же острова, нѣсколько въ растворѣ съ восточнымъ краемъ острова Сен-Жозефъ (Saint Joseph) SO 39° и западная оконечность острова Руаяль SO 15°.

Румбы показаны истинные. Склоненіе компаса 0° 10′ W, въ 1864 г. (Отнош. д-та внутр. снош. м. и. д. 1864 г. № 1434, и Avis aux navigateurs, № 7).

Примѣч. Предъидущія три извѣстія относятся къ слѣдующимъ англійскимъ адмиралтейскимъ картамъ: South America, East Coast, Sheet II, № 1802; River of Cayenne, № 534.

Средиземное море.

Италія. **Удлиненіе новой молы въ Генуѣ** (Genoa).—(№ 75).— Морское министерство въ Туринѣ объявило, что, по случаю быстраго производства работъ по продолженію новой молы въ Генуѣ, суда, входящія въ этотъ портъ или выходящія изъ онаго, должны впредь держать мористѣе буя съ шаромъ и колоколомъ, поставленнаго въ 557 футахъ (170 метр.) отъ настоящей оконечности молы, которая означается двумя фонарями, бѣлымъ и краснымъ, расположенными вертикально.

Буй поставленъ по направленію самой молы.

Объявленіе это сообщается въ дополненіе къ извѣстію объ этой молѣ, помѣщенному въ Лоцм. зам. 1864 г. № 55 (Морск. Сб. того же года № 3, мартъ). (Отнош. д-та внутр. снош. м. и. д. 1864 г. № 1894).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ плану англійскаго адмиралтейства: Genoa, № 1461.

Испанія. **Гаванскій огонь Грао-де-Валенція** (Grao de Valencia). —(№ 76).—Капитанъ надъ портомъ въ Валенціи сообщилъ гидрогра-

фическому управленію въ Мадридѣ о томъ, что 1 декабря 1863 года маячный огонь восточной молы порта Грао перенесенъ на новое мѣсто, на разстояніе около 197 футъ (60 метровъ) отъ выдающагося конца упомянутой молы. Высота и наружный видъ огня остались безъ измѣненія; только служительскій домъ, бывшій возлѣ фонаря, замѣненъ другимъ деревяннымъ домомъ, котораго съ моря не видно. (Отнош. д-та внутр. снош. м. и. д. № 1048 и Avis aux Navigateurs, № 2).

Островъ Корсика. **Буй на рифѣ Лавецци** (Lavezzi).—(№ 77).— Министръ земледѣлія, торговли и публичныхъ работъ въ Парижѣ доводитъ до свѣдѣнія мореплавателей, что буй съ колоколомъ, обозначающій рифъ Лавецци, въ устьяхъ Бонифачіо, снесенъ бурею въ ночь съ 3 на 4 января. (Отн. д-та внутр. снош. м. и. д. 1864 г. № 1434 и Avis aux navigateurs, № 6).

Турція. **Подводный телеграфъ въ Дарданельскомъ проливѣ.** — (№ 78). — Оттоманское императорское телеграфное управленіе сообщаетъ, для свѣдѣнія мореплавателямъ, о положеніи подводнаго каната въ Дарданельскомъ проливѣ, между крѣпостями Бохале (Bokhalé), на европейскомъ берегу, и Нагара (Nagaras), на азіятскомъ берегу. Сообщеніе это имѣетъ цѣлію предупредить капитановъ судовъ, что строго воспрещается класть якоря по направленію каната, и что, въ случаѣ поврежденія каната, отвѣтственность за это падетъ на того, кто причинитъ оное. (Отнош. д-та внутр. снош. 1864 г. № 1434, и Avis aux navigateurs № 6).

Примѣч. Предъидущія три извѣстія относятся къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: Grao de Valencia, № 1465; Corsica, № 1131; Bonifacio strait, № 1189; Sardinia, № 161; Archipelago, Sheet IV, № 1654; The Sea of Marmora, № 224.

Архипелагъ. **Маякъ на мысѣ Скамія** (Scamia), **на островѣ Метелинѣ.**—(№ 79).—Главное управленіе маяками Оттоманской имперіи объявило къ свѣдѣнію мореплавателей, что съ 1-го октября н. с. 1863 г. должно было начаться зажиганіе огня на мысѣ Скамія — сѣверной оконечности острова Метелинъ. Огонь, постоянный, краснаго цвѣта, возвышается на 65 футъ надъ поверхностью моря, и въ ясную погоду можетъ быть виденъ на разстояніи 5 миль. Положеніе его въ шир. 39° 23′ N, долг. 26° 21′ 29″ O отъ Гринича. (Отнош. азіят.

д-та 1863 г. № 3439 и д-та внутр. снош. м. и. д. 1863 г. № 8277.).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: Archipelago, Index Sheet, № 1650; Archipelago, № 1654 и Mityleni Island, № 1665.

Маяки на башнѣ С. Эльмо (St. Elmo) **и на мысѣ Мулинъ** (Moulins), **Моливо** (Molivo) **или Кумбурну** (Koum-Bournou), **на островѣ Родосъ** (Rhodes).—(№ 80).—Главное управленіе маяками Оттоманской имперіи объявило мореплавателямъ, что съ 15 января н. с. настоящаго 1864 г. должно было начаться зажиганіе слѣдующихъ огней (см. Лоц. зам. 1863 г. № 263, стр. 203, въ Морск. Сборн. 1863 г. № 10, октябрь):

1) *На башнѣ С. Эльмо, въ портѣ Родосъ.* Огонь четвертаго разряда, *вертящійся* черезъ *минуту*. Географическое положеніе его въ шир. 36° 26′ 00″ N и долг. 28° 16′ 20″ O отъ Гринича (25° 56′ 05″ O отъ Парижа). Огонь возвышается на 82 фута (25 метр.) надъ поверхностью моря, и можетъ быть виденъ на разстояніи 14 миль.

2) *На мысѣ Мулинъ, Моливо или Кумбурну*—сѣверной оконечности острова Родоса. — Огонь портовый, *постоянный, краснаго* цвѣта; положеніе его въ шир. 36° 27′ 15″ N, долг. 28° 15′ 45″ O отъ Гринича (25° 55′ 30″ O отъ Парижа). Огонь возвышается на 52 фута (16 метровъ) надъ поверхностью моря и можетъ быть виденъ на разстояніи 4 миль. (Отнош. азіятск. д-та м. и. д. 1864 г. №№ 253 и 647).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: Archipelago, Sheet VI, № 1656 и Rhodes Island, № 1667.

Маяки въ портахъ Вафи (Vaphi) **и Тигани** (Tigani), **на островѣ Самосъ** (Samos), **и при входѣ на рейдъ Скала Нуова** (Scala Nuova).—(№ 81).—Главное управленіе маяками Оттоманской имперіи объявило къ свѣдѣнію мореплавателей, что съ 19 (31 н. с.) января настоящаго 1864 года должно было начаться зажиганіе слѣдующихъ огней (см. Лоцманск. зам. 1863 г. № 263, въ Морск. Сб. того же года № 10, октябрь):

1) На восточномъ мысѣ, называемомъ *Коцыка* (Kotzica), при входѣ въ заливъ *Вафи*, на сѣверной оконечности острова Самоса.— Огонь портовый, *постоянный, бѣлаго* цвѣта, находится на возвыше

нія 131 фута (40 метровъ) отъ поверхности моря и открывается за 6 миль. Положеніе его въ шир. 37° 46′ 20″ N, долг. 26° 59′ 15″ O отъ Гринича и 24° 39′ 00″ O отъ Парижа.

2) На мысѣ *Фоніа* (Fonia) или *Поссидонъ* (Possidon), въ 131 ф. отъ оконечности мыса, при входѣ въ портъ *Тигани*, на южной оконечности острова Самоса.—Огонь портовый, *постоянный*, *бѣлаго* цвѣта, находится на возвышеніи 72 футъ отъ поверхности моря и открывается за 6 миль. Положеніе его, какъ сообщено, въ шир. 37° 41′ N, долг. 26° 56′ 45″ O отъ Гринича и 24° 36′ 30″ O отъ Парижа, или на 1/2′ южнѣе и около 1′ западнѣе отъ того пункта, въ которомъ онъ приходится на англійскихъ картахъ.

3) На сѣверозападномъ мысѣ, противъ стѣны крѣпости, при входѣ на рейдъ *Скала Нуова*.—Огонь портовый, *постоянный*, *бѣлаго* цвѣта, находится на возвышеніи 98 футъ и открывается за 6 миль. Положеніе его въ шир. 37° 51′ 30″ N, долг. 27° 16′ 35″ O отъ Гринича и 24° 56′ 20″ O отъ Парижа. (Отн. азіатск. д-та м. и. д. 1864 г. № 750 и отнош. д-та внѣшн. торг. мин. фин. 1864 г. № 3537).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: Archipelago, № 1650; Archipelago, Sheet V, № 1655; Port Tigani, № 1878; Gulf of Scala Nuova, № 1527; Strait of Samos, № 1530.

Адріатическое море.

Италія. **Маячный огонь на плотинѣ порта Канале, въ Римини** (Rimini). —(№ 82).— Морское министерство въ Туринѣ объявило, что въ настоящее время начато зажиганіе новаго портоваго огня на оконечности плотины порта Канале, въ Римини.

Огонь возвышается на 25 футъ (7,6 метра) отъ поверхности моря и открывается въ ясную погоду на разстояніи 4 миль.

Географическое положеніе въ шир. 44° 5′ N, долг. 12° 34′ 9″ O отъ Гринича (10° 14′ O отъ Парижа).

Башенка, на которой онъ помѣщается, деревянная, восьмиугольная, окрашенная бѣлою краскою, съ чернымъ куполомъ.

Прежній огонь, помѣщавшійся на срединѣ той же плотины, упраздненъ. (Отн. д-та внутр. снош. м. и. д. 1864 г. № 1894).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: Adriatic Sea, № 1440; Adriatic Sea, Sheet II, № 200; Plan of Rimini, № 1678.

Бѣлое море.

Россія. **Измѣненіе въ огражденіи фарватеровъ Мурманскаго и Пудожемскаго устьевъ рѣки Сѣверной Двины.**—(№ 83).—Гидрографическій департаментъ, для свѣдѣнія мореплавателей, объявляетъ, что фарватеры чрезъ бары Мурманскаго и Пудожемскаго устьевъ рѣки *Сѣверной Двины*, въ замѣну бакеновъ, съ открытіемъ навигаціи настоящаго 1864 года, будутъ ограждены вѣхами съ бѣлыми и синими флагами; первыя изъ нихъ, при проходѣ устьями, должно оставлять къ N, а вторыя—къ S. (Цирк. гидр. д-та 1864 г. № 113).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ гидрографическаго департамента: восточной части Бѣлаго моря, № 1066; Бѣлаго моря съ Двинскимъ заливомъ, № 1180; устьевъ Сѣверной Двины, № 1181.

Китайское море.

Банка Виджилентъ (Vigilant).—(№ 84).—6-го декабря 1863 года англійская канонерская лодка *Vigilant*, подъ командою Хобсона, потеряла часть своего фальшкиля, ударившись о неизвѣстную подводную скалу, лежащую на пути судовъ, идущихъ въ Маниллу.

Опасность эта, состоящая, по всей вѣроятности, изъ кораллового пика, покрываемаго водою не болѣе 10 футъ (3—3,3 метра), находится въ шир. 13° 52′ N и долг. 118° 36′ 9″ O отъ Гринича (116° 16′ O отъ Парижа). Положеніе это опредѣлено хорошими наблюденіями, дѣланными за два часа до удара о скалу, при ясной погодѣ, и четырехъ хронометрахъ. (Отнош. д-та внутр. снош. м. и. д. 1864 г. № 1434. Avis aux navigateurs № 7).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: China Sea, № 1270; China Sea, Sheet IV, № 2661.

Новая банка въ проливѣРіо (Riaul), **близъ Сингапура.**—(№ 85).—Гамбургская газета Hansa, 14 февраля 1864 г. № 4, извѣщаетъ

мореплавателей, что шкиперъ бременскаго барка *Матильда (Mathilde)* доноситъ отъ 21 декабря 1863 г., что, при входѣ въ проливъ Ріо, онъ сѣлъ на неозначенную на картахъ песчаную банку. Пеленги, взятые по компасу съ банки, слѣдующіе: восточная оконечность острова Talang N¹/₄O; Table Hill NtO и западная оконечность острова Talang NW¹/₄W. По этимъ пеленгамъ судно находилось около 2 миль отъ берега. По обмѣру оказалось у форштевня 10 футъ, у фоковыхъ русленей 6 ф. и у гротовыхъ — 18 футъ; вблизи судна — 6 и 12 футъ, потомъ 21, и у ахтерштевня — 24 фута. Грунтъ — крупный песокъ съ мелкимъ камнемъ. Глубина между банкою и островомъ оказалась 10 и 12 сажень, поэтому можно видѣть, что банка весьма мала.

Сѣверный Тихій океанъ.

Японія. **Приливы и отливы въ Юкагамѣ и Іеддо.**—(№ 86).— Въ донесеніи капитана корвета *Arcona* находятся слѣдующія свѣдѣнія о приливѣ и отливѣ въ Юкагамѣ и Іеддо, полученныя изъ наблюденій, произведенныхъ на этомъ суднѣ въ теченіе ноября мѣсяца 1860 года:

Юкагама. — Наблюденія высоты воды, во время прилива и отлива, а также и опредѣленіе прикладнаго часа производились въ ноябрѣ 1860 г., посредствомъ футштока, устроеннаго на самомъ мѣстѣ стоянки судна. Днемъ наблюденія дѣлаемы были, по мѣрѣ возможности, черезъ каждые полчаса, и изъ нихъ получены слѣдующіе результаты:

1) *Высота воды во время прилива и отлива.* Наибольшая разность между самою малою и самою полною водою была въ ноябрѣ мѣсяцѣ 5 футъ 11 дюймовъ. Средняя разность между ежедневнымъ приливомъ и отливомъ 3 фута ½ дюйма. Наибольшая прибыль и убыль воды случалась во время новолунія и полнолунія, а наименьшая при обѣихъ четвертяхъ.

Разность между приливомъ и отливомъ была:

Во время новолунія	4 фута	0 дюйм.	
— первой четверти	1 —	5 —	
— полнолунія	3 —	10 —	
— послѣдней четверти	1 —	6 —	

Прибыль и убыль воды довольно равномѣрны и составляютъ отъ 6 до 7 дюймовъ въ часъ; однако, движеніе воды бываетъ нѣсколько быстрѣе при началѣ прилива и около половины отлива. Часовая при-

быль и убыль воды достигала во время перемѣны луны, въ ноябрѣ 1860 г., maximum'а 1 фута 1 дюйма.

2) *Прикладной часъ.* Изъ сдѣланныхъ наблюденій полученъ прикладной часъ Юкагамы 5 часовъ 32 минуты.

3) *Направленіе и скорость теченія прилива и отлива.* Правильный приливъ въ бухтѣ Юкагама направляется на SW, W и NW, а правильный отливъ на S и SO. Впрочемъ, направленіе теченій прилива и отлива находится въ большой зависимости отъ вѣтра. Случается даже, что при правильномъ возвышеніи и паденіи незамѣтно бываетъ никакого теченія на поверхности воды, изъ чего можно заключить о существованіи нижняго теченія. Средняя скорость верхняго теченія составляетъ полмили въ часъ, а наибольшая скорость доходитъ до одной мили.

4) *Продолжительность прилива и отлива.* Приливъ продолжается, среднимъ числомъ 6¼ час., а отливъ только около 6 часовъ. Причина такой продолжительности прилива, сравнительно съ отливомъ, зависитъ отъ образованія берега, но во всякомъ случаѣ, и вѣтеръ имѣетъ значительное вліяніе на продолжительность обоихъ теченій.

Рейдъ Іеддо. Высота воды во время прилива и отлива наблюдаема была на рейдѣ Іеддо посредствомъ лотлиня, и результаты наблюденій оказались почти тѣ же, что и въ Юкагамѣ.

При сильномъ южномъ вѣтрѣ вода была двумя футами выше обыкновеннаго уровня.

Прикладной часъ въ Іеддо найденъ 5 часовъ 45 минутъ.

Правильный приливъ направляется на N и NW; отливъ же имѣетъ совершенно противоположное направленіе на S и SO. Какъ приливъ, такъ и отливъ отклоняются отъ этихъ направленій вѣтромъ (N и S), и скорость обоихъ теченій не превышаетъ одной мили въ часъ.

Продолжительность прилива и отлива почти та же, что и въ Юкагамѣ; каждое изъ теченій продолжается немногимъ болѣе 6 часовъ.

Южный Тихій океанъ.

Австралія. **Мола въ Уэльшпулѣ (Weshpool jetty), въ заливѣ Корнеръ (Korner Inlet), и правила при нагрузкѣ и выгрузкѣ товаровъ у этой молы.**—(№ 86).—Губернаторъ провинціи Викторіа въ Австраліи объявилъ, для всеобщаго свѣдѣнія, что, въ силу девятаго параграфа

таможеннаго акта 1857 г. (The Customs Act), мола въ Уэльшпулѣ, простирающаяся отъ города на фарватеръ Льюисъ (Lewis'channel), въ заливѣ Корнеръ, на будущее время назначается законною пристанью для нагрузки и выгрузки товаровъ. Поэтому постановляются слѣдующія правила:

1) Купцы, агенты и другія лица, представляющія ихъ, обязаны представить въ таможню порта Алберта очистительное объявленіе (clear notice) за двадцать четыре часа до ихъ выгрузки или нагрузки товаровъ у упомянутой пристани.

2) Тогда будетъ посланъ на пристань офицеръ, безвозмездно со стороны объявителя, для наблюденія за такою выгрузкою или нагрузкою товаровъ; тотъ же офицеръ будетъ уполномоченъ принимать донесенія шкиперовъ судовъ, приходящихъ для торговли въ Уэльшпуль, и очищать отходящія суда, не обязывая шкиперовъ ихъ отправляться въ портъ Албертъ.

3) Всѣ товары, выгруженные или нагруженные противно таможеннымъ постановленіямъ и не въ присутствіи таможеннаго офицера, будутъ конфискованы, и партіи, заинтересованныя въ незаконной выгрузкѣ или нагрузкѣ, будутъ подлежать штрафу по законамъ.

Объявленіе, сдѣланное по этому предмету 8 января н. с. 1859 г., настоящимъ объявленіемъ отмѣняется. (Victoria Government Gazette 1863, № 63, и отнош. русск. генер. конс. въ Великобр. 1863 г. № $\frac{398}{126}$).

См. карту англійскаго адмиралтейства: Australia, Cornet Inlet, № 1703.

Татарскій проливъ.

Дуэскій маякъ на островѣ Сахалинъ.—(№ 88).—Гидрографическій департаментъ морскаго министерства получилъ донесеніе, что въ 1863 г., на западной сторонѣ острова Сахалина, при крутомъ склонѣ горы, между мысами Дуэ (сѣвернѣе поста) и Хаджи (южнѣе поста), учрежденъ маякъ съ *постояннымъ*, бѣлымъ огнемъ.

Огонь освѣщаетъ дугу горизонта отъ SW$^1/_4$W черезъ W и N, до NtO$^1/_4$O, и находится на возвышеніи 39$^3/_4$ футъ отъ основанія башни и 374 фута отъ поверхности моря; горизонтъ его освѣщенія 22,2 мили.

Освѣтительный аппаратъ катоптрическій, состоящій изъ 5 лампъ съ рефлекторами.

Башня маяка, деревянная, четырехугольная, въ 2 этажа, окрашена бѣлою краскою и находится возлѣ службъ, къ сѣверовостоку отъ поста Дуэ, въ 155 саженяхъ отъ первоначальнаго зданія, построеннаго на возвышенности у берега. Освѣтительный аппаратъ помѣщенъ въ верхнемъ этажѣ; фонарь окрашенъ сѣрою краскою. Маякъ служитъ для указанія поста Дуэ, гдѣ производится ломка каменнаго угля.

Предостереженіе. Подходя къ этому посту съ юга, надобно остерегаться каменистаго рифа, выдающагося отъ сѣверозападной части скалистаго мыса Хаджи, по направленію на NW 28° по компасу на 1 версту; оконечность этого рифа лежитъ отъ средины поста на SW 85° по компасу же. Глубина около него начинается съ NW и S сторонъ вдругъ 4—5 сажень, а къ O она постепенно уменьшается. (Рапортъ зав. лоц. и маяч. част. въ порт. Восточн. океана 1863 г. № 448).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ гидрографическаго департамента: Восточнаго океана, № 1345; южной половины Охотскаго моря, № 1475.

постижимыя для внѣшнихъ чувствъ явленія міра духовъ и внутренней жизни человѣческой; с. доктора Дебэ. Москва 1864. Цѣна 1 р. 50 коп., съ пер. 2 руб.

ЗАПИСКИ И ПИСЬМА М. С. ЩЕПКИНА, съ портретомъ, факсимиле и статьею о его сценическомъ талантѣ, писанною С. П. Аксаковымъ Москва. 1864. Цѣна 1 руб. 25 коп., съ пер. 1 р. 75 к.

КАЛѢКИ ПЕРЕХОЖІЕ, П. Безсонова. Часть II, выпускъ 6-й. Цѣна 1 руб., съ пересылк. 1 р. 50 к., тожъ часть 1-я выпуски 1, 2, 3, 4-й по 1 руб. за пересылку 5 фун.

ШЕКСПИРЪ. Гервинуса. Переводъ съ нѣмецкаго К. Тимофеева, томъ 1-й. Спб. 1864 г. Ц. 1 р. 80 к., пересылка за 2 фунта.

ИСТОРІЯ РИМСКАГО ПРАВА, Г. Ф. Пухты. (курсъ институцій, 1 томъ) съ 5-го изданія пер. В. Лицкой. 2 выпуска М. 1863—1864 г. Цѣна 2 р. пересылка за 2 фунта.

СБОРНИКЪ ИЗЪ ИСТОРІИ СТАРООБРЯДСТВА. Изданіе Н. И. Попова. М. 1864 г. Цѣна 1 р., съ пересылкою 1 р. 50 к.

РАЗМЫШЛЕНІЯ О ПРЕДСТАВИТЕЛЬНОМЪ ПРАВЛЕНІИ, Дж. Ст. Миля. Спб. 1863—1864 г. 2 выпуска. Цѣна 1 р. 20 к. пересылка за 2 фунта.

РУКОВОДСТВО КЪ ИЗУЧЕНІЮ ОХОТНИЧЬЯГО ОРУЖІЯ. Съ 128 гравированными фигурами. Составилъ Константинъ Больдъ. Спб. 1864 г. Цѣна 1 р. 50 к., пересылка за 2 фунта.

ГРАММАТИКА ПОЛЬСКАГО ЯЗЫКА. Смита, кандидата философіи. Переводъ съ нѣмецкаго П. А. Гильтебранта. Изд. И. Кольчугина, М. 1863 г. Цѣна 1 р., пересылка за 1 фунтъ.

ВОЙНА И МИРЪ, изслѣдованіе о принципѣ и содержаніи международнаго права, соч. Прудона; пер. съ французскаго; томъ первый. Цѣна за оба тома 2 р. 50 к., пересылка за 2 фунта. М. 1864 г.

ЗАПИСКИ ПАЛАЧА или политическія и историческія тайны Франціи, собранныя бывшимъ исполнителемъ верховныхъ приговоровъ парижскаго уголовнаго суда г. Сансономъ. Переводъ съ французскаго. 4 тома. Спб. 1864 г. Цѣна 3 р., пересылка за 3 фунта.

ФИЗІОЛОГИЧЕСКІЕ ЭСКИЗЫ, Я. Молешотта. Переводъ съ примѣчаніями А. Пальховскаго. М. 1863 г. Цѣна 1 р. 25 к., съ пер. 1 р. 50 к.

ЕСТЕСТВЕННАЯ ИСТОРІЯ МІРОЗДАНІЯ, Карла Фохта, пер. А. Пальховскаго. М. 1863 г. Ц. 2 руб., съ пер. 2 р. 50 к.

ЗАПИСКИ ИЗЪ МЕРТВАГО ДОМА, Ѳ. М. Достоевскаго. 2 части. Цѣна 2 р. 50 к., съ пересылкою 3 руб.

ЛЮБОПЫТНѢЙШІЕ ПРОЦЕССЫ изъ уголовныхъ дѣлъ Франціи и Англіи. Выпускъ 1. Спб. 1862 г. Цѣна 1 р. 25 к., съ пер. 1 р. 50 к.

ОЧЕРКИ ПРОШЛАГО, А. Чужбинскаго. Спб. 1863 г. 4 части. Цѣна 3 р., пересылка за 3 фунта.

ПОѢЗДКА ВЪ ЮЖНУЮ РОССІЮ. А. Афанасьева-Чужбинскаго. 2 части, часть 1-я Очерки Днѣпра; часть 2-я Очерки Днѣстра. Цѣна 2 р. 50 к., съ пересылкою 3 р., отдѣльно каждая часть по 1 р. 50 к. безъ пересылки.

МОСКВА, КІЕВЪ И ВАРШАВА, или повѣствованіе о кровной и кровавой связи великой Руси съ Польшею чрезъ малую Русь и Литву. Спб. 1864 г. Цѣна 20 к., за пер. за фунтъ.

ИСТОРІЯ НРАВСТВЕННАГО ПОЛОЖЕНІЯ ЖЕНЩИНЪ. Соч. Эрнеста Легуви, члена французской академіи. Съ 3-го изданія пер. Р. Москва 1862 г. Ц. 1 р. 50 к., съ пер. 2 руб.

Гг. иногородные благоволятъ адресоваться за всѣми вновь выходящими книгами на имя А. Ѳ. Базунова. Требованія гг. иногородныхъ исполняются немедленно.

НОВЫЯ КНИГИ

ИСТОРІЯ РУССКАГО ФЛОТА

С. Елагина.

3 части, 1400 стр., съ 16 листами картъ, рисунковъ и снимковъ съ подписей,—изъ нихъ первая часть содержитъ **начало флота** и его **Азовскій періодъ**, 1696 — 1712 г.; двѣ другія составляютъ приложенія.

Цѣна **пять** рублей.

Желающіе могутъ обращаться съ своими требованіями въ морской ученый комитетъ, въ зданіи главнаго адмиралтейства.

РЕПСОЛЬДОВЪ КРУГЪ, ХРОНОМЕТРЫ

И ХРОНОМЕТРИЧЕСКАЯ ЭКСПЕДИЦІЯ 1859 Г.

П. Смыслова.

Цѣна 3 руб. 50 коп.

Продается у коммисіонера Императорской академіи наукъ А. Базунова, И. Глазунова и Эггерса и К°.

